Bundel van de Ruimte en Infrastructuur van 26 juni 2012

Agenda documenten

Definitief verslag commissievergadering R&I 26 juni 2012

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda

Bundelbrief commissievergadering R&I 15 juni 2012

Agenda commissievergadering R&I 26 juni 2012

Brief commissievergadering R&I 15 juni 2012 - nazending

2 Spreekrecht burgers

Statement van het gezamenlijk bedrijfsleven over de Buitenring Parkstad Limburg

Statement van de ondernemers van het Platform Toerisme van Parkstad, Het wordt tijd voor de Buitenring

Pleitnota inzake Buitenring van de heer Lamers namens Exploitatiemaatschappij L'Ortye Hommert BV

Visie van de gezamenlijke bedrijven op bedrijventerrein gem. Kerkrade, namens bestuur SBK

Notitie GaiaZOO van de heer Pennino

Statement van bouwbedrijven in Parkstad, Het wordt tijd voor de Buitenring

3 Statenvoorstellen

3.1 G-12-022-1 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, Statenvoorstel met gewijzigd ontwerpbesluit en brief van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juni 2012

Gewijzigd Statenvoorstel Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juni 2012

Bijlage 2 bij G-12-022 Externe veiligheid, verantwoording groepsrisico

Bijlage 3 bij G-12-022 Financiën

Bijlage 4 bij G-12-022 Voortgang project Buitenring

Eindversie Nota van Wijzigingen 21 juni 2012

Nota van zienswijzen 2010 (let op 40MB groot)

Bijlage bij Nota van zienswijzen 2010 Zoeklijst hoofdzienswijze Nota van Zienswijzen oktober 2010

Eindversie aanvullende Nota van Zienswijzen 11 juni 2012

Bijlage 5 bij G-12-022 Oranjewoud Nota van verantwoording

3.2 Concept Statenvoorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur inzake Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 incl. Onderzoeksrapport d.d. 11 juni 2012

Onderzoeksrapport BPL 8 juni 2012

Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011

Statenvoorstel PIP BPL

Advies inzake toetsing Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, memo van Controlecommissie

4 Informerende stukken

4.1 Bestuurlijk overleg Buitenring Parkstad, brief van Gemeente Kerkrade d.d. 30 mei 2012

Bestuurlijk overleg Buitenring Parkstad, brief gemeente Kerkrade d.d. 30 mei 2012

4.2 Nadere Informatie en notitie advisering PCOL rond Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gouverneur Bovens d.d. 6 juni 2012

Nadere informatie en notitie advisering PCOL rond Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gouverneur Bovens d.d. 6 juni 2012

4.3 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, behandeling moties, brief van Gemeente Nuth d.d. 12 juni 2012

Buitenring Parkstad Limburg, brief van burgemeester en wethouders van Nuth d.d. 12 juni 2012

4.4 Variant Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen, brief van Stichting Mileufederatie Limburg d.d. 11 juni 2012

Variant Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen van Stichting Milieufederatie Limburg

4.5 Verslag PCOL betreffende Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg, e-mail namens voorzitter PCOL d.d. 14 juni 2012

Verslag PCOL betreffende Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg

4.6 Buitenring in relatie tot Provincie, gemeente Kerkrade en volkstuinenvereniging, e-mail van volkstuinenvereniging Dentgenbach d.d. 14 juni 2012

Buitenring irt Provincie, gemeente Kerkrade en volkstuinenvereniging, e-mail van volkstuinenvereniging Dentgenbach d.d. 14 juni 2012.

4.7 Het wordt tijd voor de buitenring, brief Bouwend Nedeland Afdeling Limburg Zuid d.d. 21 juni 2012

Het wordt tijd voor de buitenring, brief Bouwend Nederland Afdeling Limburg Zuid d.d. 21 juni 2012

4.8 Buitenring Parkstad Limburg / onderzoek Ecorys, brief Fietsersbond d.d. 13 juni 2012 (ontvangen via e-mail 24 juni 2012)

Buitenring Parkstad Limburg-onderzoek Ecorys, open brief Fietsersbond Limburg d.d. 13 juni 2012

4.9 Buitenring: Aanvullende informatie voor de behandeling: Motie 5 Verdiepte ligging Vaesrade, Motie 3 Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76 en Aansluiting Nuth, e-mail van dhr. Schrijvers Nuth d.d. 25 juni 2012

Buitenring: Aanvullende informatie voor de behandeling: Motie 5 Verdiepte ligging Vaesrade, Motie 3 Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76 en Aansluiting Nuth, e-mail van dhr. Schrijvers Nuth d.d. 25 juni 2012

4.10 Statement van de samenverekende Parkstad ondernemers over de Buitenring, e-mail namens de ondernemers op Bedrijventerreinen in Parkstad d.d. 26 juni 2012

Statement van de samenwerkende Parkstad ondernemers over de Buitenring, e-mail ondernemers bedrijventerrein in Parkstad d.d. 26 juni 2012

4.11 Audit aanbesteding Ontwerp- en Bouwcontract Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 2012

Audit aanbesteding Ontwerp- en Bouwcontract Buitenring Parkstad Limburg. Brief Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 2012

5 Rondvraag en sluiting

Statencommissie
Ruimte en Infrastructuur

VERSLAG van de vergadering van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur van 26 juni 2012

Aanwezig: de heer Bosch (voorzitter) en de leden Van den Akker, Hermans, Koppe, Rewinkel, Van Soest, Van der Steen, Sturtz, Titulaer, Uringa, Verhoijsen, Van Wageningen, Wijnands
Aanwezig namens GS: Gedeputeerde Janssen
Aanwezig namens de griffie: commissiegriffier Voorter
Afgemeld: de leden Bosch (PvdA), Bosman, Brugman, Bus, Roefs, Van der Velden (vervangen door Koppe), Gedeputeerde Van der Broek
Afwezig: Mackus

1 Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.30 uur en heet de aanwezigen van harte welkom. Hij meldt de berichten van verhindering. De voorzitter vraagt begrip voor de wijze waarop de toezending van de stukken voor deze extra vergadering heeft plaats gevonden. Gezien het belang van dit dossier, de tijdsdruk om tot een snelle besluitvorming te komen en met het oog op de actuele ontwikkelingen rond de coalitievorming, heeft het Presidium besluiten genomen die hebben geresulteerd in het nu doorlopen traject.

De **SP** (Rewinkel) verwijst naar het Reglement van Orde, waarin staat dat de oproep voor het houden van een vergadering schriftelijk en ten minste negen dagen van tevoren moet uitgaan. Alleen in spoedeisende gevallen kan de voorzitter daarvan afwijken. Spreker vraagt zich af wat het spoedeisende karakter van deze vergadering is en vraagt zich - in het verlengde hiervan af - of de gevolgde procedure juist is en deze vergadering doorgang dient te vinden.

De **voorzitter** wijst er op, dat de oproep voor de oorspronkelijke vergadering tijdig heeft plaatsgevonden. Door de voorzitter is echter een nieuwe datum bepaald. Dit is via de e-mail gecommuniceerd, hetgeen in spoedeisende gevallen mogelijk is conform artikel 9, lid 1. Het Presidium heeft pas afgelopen vrijdag besloten het PIP Buitenring te agenderen voor de Statenvergadering van aanstaande vrijdag. Omdat de nieuwe datum pas vrijdagmiddag jl. pas bekend werd, leek dat voldoende spoedeisend. Bij twijfel over het juist toepassen van het Reglement van Orde biedt artikel 28 uitkomst. De commissie beslist dan op voorstel van de voorzitter. Het voorstel van de voorzitter is om deze vergadering door te laten gaan.

De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) wijst op een praktisch probleem. Hij zou graag antwoord krijgen op een aantal vragen, dat gerelateerd is aan de Buitenring. Hij heeft begrepen dat Gedeputeerde Janssen de beantwoording niet wil en kan bieden. In relatie tot het nieuwe coalitieakkoord vraagt de Onafhankelijke Statenfractie Limburg zich af wanneer deze openstaande vragen kunnen worden beantwoord.

De **voorzitter** antwoordt dat dit vrijdag a.s. mogelijk is. De vragen zullen via de griffie bij het nieuwe College terecht komen. Hij legt zijn voorstel om de vergadering te vervolgen ter stemming voor.

De **commissie** besluit om de vergadering door te laten gaan.

De **voorzitter** wijst vervolgens op de gewijzigde agenda, zoals deze ook op PS-online is geplaatst. Voorts attendeert hij op de vergadering verstrekte stukken en hij stelt voor om alle stukken onder

punt 4.1 tot en met 4.11 te betrekken bij de behandeling van punt 3.1. De voorzitter benoemt duidelijkheidshalve de stukken die worden betrokken, zoals spreekteksten en statements van enkele insprekers, een brochure met een samenvatting van de wijzigingen van PIP Buitenring 2012 en enkele stukken behorende bij agendapunt 3.2 zijnde het concept-Statenvoorstel inzake het onderzoeksrapport PIP Buitenring en het advies hieromtrent van de Controlecommissie en de actuele regeling Grote Projecten 2012.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen voor de rondvraag zijn.

Conclusie: De commissie besluit de gewijzigde agenda vast te stellen.

2 Spreekrecht burgers

De insprekers die zich hadden gemeld voor de vergadering van 15 juni jl. zijn afgelopen vrijdag op de hoogte gesteld van de nieuwe vergaderdata en hen is de mogelijkheid geboden om wederom in te spreken. Ook via de kranten is geattendeerd op de gewijzigde inspreekmogelijkheid. Gezien de korte termijn is de inspraaktermijn opgerekt tot vanmiddag 14.00 uur. Er hebben zich vijf insprekers gemeld voor het onderwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012. De heer Baselmans, namens Stichting Milieufederatie, was onder voorbehoud aangemeld maar is net voor de vergadering ook weer afgemeld.

Inspreekreactie 2.a - De heer Pennino, namens GaiaZoo Kerkrade

De heer Pennino verzoekt om het PIP gewijzigd vast te stellen, zodat de belangen van GaiaZoo Zoo voor de toekomst zijn gewaarborgd. De heer Pennino kan zich voorstellen dat bij derden onterecht het gevoel zou kunnen ontstaan dat GaiaZoo zich nog niet heeft uitgesproken in deze procedure. Echter, in de eerste ronde heeft GaiaZoo reeds een brief gestuurd, die als zienswijze is aangemerkt. GaiaZoo heeft toen echter besloten dit traject niet te vervolgen omdat inmiddels overleg met de Provincie plaatsvond. Het zag er immers naar uit dat daaruit resultaat kon worden behaald, maar die verwachting is niet waargemaakt.

Het doel van de Buitenring is om Parkstad, mede op toeristisch recreatief gebied, een flinke impuls te geven. Dan is het fnuikend om vast te stellen dat hierdoor juist ten aanzien van de bereikbaarheid er bij GaiaZoo grote problemen kunnen gaan ontstaan. Het is de vraag of er bij GaiaZoo wel sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Er komen voor de deur van het park twee grote rotondes te liggen, vergelijkbaar met een soort hondenbot. Het park maakt zich ook enorme zorgen dat tijdens de realisering van het plan bezoekers wegblijven. Het realiseren van de Buitenring betekent voorts, dat er bij GaiaZoo parkeerplaatsen moeten verdwijnen. Dat staat onomstotelijk in het plan. De vraag is wat daaraan wordt gedaan. Tijdens het overleg leek een oplossing in zicht, maar uiteindelijk is daar toch geen overeenstemming over bereikt.

De situatie is voor GaiaZoo niet geruststellend en daarom heeft het park besloten haar belang nu naar voren te brengen. Het is buitengewoon vreemd dat bij een dusdanig groot project in het plan geen voorzieningen zijn getroffen voor GaiaZoo.

Continuïteit is voor het park een speerpunt. Op het moment dat er geen voorzieningen meer zijn om bezoekers dicht bij het park te kunnen laten parkeren, is er een probleem voor de continuïteit. In het overleg met de Provincie is vastgesteld, dat er opties zijn voor de compensatie van parkeerplaatsen, maar daarbij vormen de financiën een probleem. Het dubbellaags parkeerdek vindt de Provincie te duur. De vraag is of dat het enige criterium mag zijn. Voor andere opties is de medewerking van de Gemeente Kerkrade nodig en dat is tot op heden niet gelukt.

GaiaZoo is absoluut niet tegen de Buitenring. Als de doelstelling inderdaad wordt gerealiseerd en verbetering van de bereikbaarheid tot stand komt, dan is dat ook gunstig voor het park.

De heer Pennino verzoekt om het PIP gewijzigd vast te stellen waarbij als het ware ‘een kattenbel’ ontstaat, zodat met de belangen van GaiaZoo voor de toekomst rekening wordt gehouden.

Reacties fracties op inspreker

Het **CDA** (Titulaer) neemt aan dat compenserende maatregelen worden getroffen voor het verdwijnen van parkeerplaatsen voor het dierenpark als gevolg van de aanleg van de afslag.
De heer **Pennino** antwoordt dat er nog geen overeenstemming over compensatie is bereikt. Er vinden gesprekken plaats met de Provincie en er is een aantal varianten besproken. Vast staat dat de GaiaZoo Zoo hiermee 350 parkeerplaatsen moet inleveren; compensatie elders staat echter nog niet vast.
Het **CDA** (Titulaer) meent dat de waarde van de parkeerplaatsen in de aankoopprijs van de grond terug moet komen, zodat vervolgens vervangende parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd.
De heer **Pennino** vraagt zich af hoe dit dan mogelijk is. Voor GaiaZoo is niet de financiële compensatie de eerste prioriteit, maar de bedrijfscontinuïteit. In de bedrijfsvoering van het park is een buffer nodig voor de groeiende bezoekersaantallen in de komende jaren. Dit betekent dat het Park intern moet kunnen uitbreiden. Met het verlies van de genoemde 350 parkeerplaatsen zit het Park zonder enige parkeercompensatie “met de handen in het haar”. Het bevreemdt spreker bovendien dat een Park als GaiaZoo, met een buitengewoon groot belang in de toeristisch recreatieve sfeer in Limburg, buiten het PIP wordt gelaten. Het Park heeft diverse oplossingen bedacht, maar kan deze niet zelf realiseren. De beste optie is een dubbellaags parkeerdek op eigen terrein; de Provincie acht dit geen optie omdat dit te veel geld zou gaan kosten. Aan andere oplossingen wil de Gemeente Kerkrade weer niet meewerken. Daarom zal er een onderzoek moeten plaatsvinden waarbij de mogelijkheden voor GaiaZoo worden bekeken in relatie tot de Buitenring en het ‘hondenbot’, dat daar komt te liggen.

50PLUS (Wijnands) vraagt hoeveel parkeerplaatsen GaiaZoo in totaal heeft.
De heer **Pennino** antwoordt dat er nu twaalfhonderd parkeerplaatsen zijn.
De Onafhankelijke Statenfractie Limburg (Uringa) verwijst naar de opmerking dat GaiaZoo in het toekomstperspectief stijgende bezoekersaantallen verwacht. Deze verwachting vereist nog meer parkeerplaatsen en spreker vraagt of er voldoende ruimte is om die behoefte op eigen terrein te realiseren.
De heer **Pennino** stelt dat er op dit moment binnen het Park voldoende ruimte is, zij het dat hieraan niet de bestemming ‘parkeervoorziening’ is gekoppeld. De huidige parkeerplaats zou opnieuw kunnen worden ingericht, waarmee ook wat winst kan worden behaald. In de nieuwe constructie moeten bezoekers echter verkeerslichten en rotondes passeren alvorens zij de parkeerplaats kunnen bereiken. Dat is in ieder geval een zware achteruitgang ten opzichte van de huidige bereikbaarheid.

Inspreekreactie 2.b - Mevrouw Kannekens, namens Samenwerkende Bedrijventerreinen Kerkrade

Mevrouw Kannekens licht toe dat zij het woord voert namens zes bedrijventerreinen met samen circa 330 bedrijven, waar ruim zevenduizend werknemers werkzaam zijn. De gezamenlijke bedrijventerreinen hebben zich uitgesproken vòòr het doortrekken van de Dentgenbachweg naar de Hamstraat en zijn voorstander van een twee maal tweebaans Buitenring, waar honderd kilometer per uur mag worden gereden. Het standpunt van de gezamenlijke bedrijventerreinen is niet veranderd: de Buitenring moet zo spoedig mogelijk worden aangelegd conform het voorkeurstracé. De doelstellingen van de Buitenring, zijnde verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid, het versterken van de economische positie van Parkstad Limburg en Aken en verbeteren van de nationale en internationale verbindingen, worden door de bedrijventerreinen volledig onderschreven. In

deze tijd van recessie is bereikbaarheid van bedrijven belangrijk. Het zijn echter niet alleen de economische belangen, waarom de bedrijven voorstander van de Buitenring zijn, maar ook de leefbaarheid van de wijken waar de werknemers wonen. De Buitenring kan daar een positieve bijdrage aan leveren. Spreker roept daarom de Provincie Limburg en de Gemeente Kerkrade op de dialoog aan te gaan.

Reacties fracties op inspreker
De **SP** (Rewinkel) stelt dat uit de stukken van de Gemeente Kerkrade blijkt dat voor het bedrijventerrein aan de Dentgenbach een groot knelpunt gaat ontstaan. Het park is aan de noordzijde niet meer vanaf de rotonde bereikbaar. De SP informeert naar de inschatting van inspreker.
Mevrouw **Kannekens** stelt dat de problemen nu net zo groot zijn. Het verkeer moet nu via de Tunnelweg rijden, welke door een woonwijk loopt. In het PIP zal de nieuwe weg weliswaar smaller worden, maar wel beter begaanbaar.
De **SP** (Rewinkel) licht toe dat de vraag van de SP betrekking heeft op de Dentgenbachweg, die vierbaans wordt en waarnaast een ventweg wordt gerealiseerd. Als gevolg van deze aanpassing zullen de bedrijven vanaf de noordzijde niet meer bereikbaar zijn, maar slecht via de smalle ventweg en diverse rotondes.
Mevrouw **Kannekens** geeft aan, dat verzocht is om de ventweg te verbreden.

Inspreekreactie 2.c - De heer Drijkoningen, namens Samenwerkende Parkstad Ondernemers
De heer Drijkoningen stelt dat nut en noodzaak van de Buitenring niet ter discussie staan. Spreker wil de Provincie nogmaals een hart onder de riem steken voor de aanleg van de weg. Afgelopen week hebben in een vijftal kranten advertenties gestaan van de Samenwerkende Parkstad Ondernemers waarin de betekenis van de aanleg van de weg onder aandacht is gebracht. De Buitenring geeft een belangrijke economische impuls aan het gebied. Maar ook op het gebied van leisure zal de Buitenring een positieve bijdrage leveren. De economische impact van de directe aanleg van de weg moet ook niet worden onderschat. Op dit moment vinden voorbereidingen plaats om ‘de onderkant van de arbeidsmarkt’ een ‘boost’ te geven door deze meer te betrekken bij de aanleg van de weg.
Onderzoek naar de ontwikkeling van de vastgoedwaarde ten gevolge van de aanleg van de weg laat zien dat dit heel moeilijk is aan te geven. Er zijn allerlei scenario’s denkbaar. Het is wel zo dat de vastgoedwaarde in ieder geval zal stijgen door de aanleg van de weg en dat zal weer gevolgen hebben voor de totale economie van Parkstad.
De heer Drijkoningen benadrukt nogmaals het grote belang van de aanleg van de Buitenring voor Parkstad.

Reacties fracties op inspreker
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) stelt dat Parkstad een ‘boost’ nodig heeft en hij vraagt of spreker iets concreter kan aangeven wat deze verwacht van de aanleg van de Buitenring.
De heer **Drijkoningen** zegt hier veel van te verwachten, zij het dat dit moeilijk voorspelbaar is. Het is in het algemeen zo – en wetenschappelijk onderbouwd - dat nieuwe infrastructuur nieuwe investeringen uitlokt.

Inspreekreactie 2.d - De heer Lamers, namens Exploitatiemaatschappij 'L Ortye Hommert B.V.
De heer Lamers geeft aan dat zijn cliënt voorstander is van de aanleg van de Buitenring. De bereikbaarheid en de dynamiek in de transportwereld wordt hierdoor vergroot, hetgeen van groot belang is.

Spreker betreurt het dat de Provincie ervoor heeft gekozen geen nieuwe zienswijzenprocedure te starten. De coalitie wil het plan nog éénmaal aan de Raad van State voorleggen. Als dat zonder succes is, dan gaat het plan niet door. Gezien die politieke lading had spreker het verstandig geleken om juist wel de zienswijzenprocedure te doorlopen.
Zijn cliënt wil een nieuwe groeve realiseren in de omgeving van de huidige groeve. De Provincie heeft grond nodig voor de aanleg van de Buitenring en via minnelijk overleg is tot overeenstemming gekomen met zijn cliënt. Er is een grondruil tot stand gekomen en de afspraken daarvoor zijn op hoofdlijnen vastgelegd in een brief. De Provincie verwerft circa negen hectare grond van 'L Ortye Hommert B.V. voor aanleg van de weg en natuurcompensatie en 'L Ortye verwerft bijna vier hectare grond om de nieuwe groeve te kunnen realiseren. Daartoe is een akte van ruiling opgesteld. 'L Ortye wil ter plaatse oppervlaktedelfstoffen gaan winnen en daar is een ontgrondingsvergunning van GS voor nodig. De Provincie heeft beloofd zich in te spannen om die vergunning te verlenen en tevens om die ontgrondingsactiviteiten te verankeren in een provinciaal inpassingsplan. Daar zijn sluitende afspraken over gemaakt.
'L Ortye heeft in juni 2011 reeds de vergunning aangevraagd, maar tot groot ongenoegen van cliënt, is de aanpassing van het planologische regime niet opgenomen in het gewijzigde PIP voor de Buitenring. Dat is in strijd met de afspraak. Dit betekent dat 'L Ortye veel langer moet wachten op de ontgrondingsvergunning. De huidige locatie moet per 1 juli a.s. zijn afgewerkt en voor de ondernemer is het wenselijk dat hij direct op een nieuwe locatie verder kan. Daarnaast kan discussie ontstaan of de Provincie wel bevoegd is om alleen voor de ontgrondingsactiviteit een provinciaal inpassingsplan te maken. Er moet een provinciaal belang zijn en daarover kan worden gediscussieerd; dit houdt een risico in. Het was daarom voor alle partijen veel praktischer geweest als in dit PIP de nieuwe ontgrondingslocatie was meegenomen. Spreker verzoekt dit alsnog middels een kleine wijziging door te voeren.
Als second best oplossing zou de Provincie op korte termijn, als het PIP Buitenring geen ruimte biedt, een nieuw ontwerp provinciaal inpassingsplan ter inzage kunnen leggen voor de groeve. Dit heeft echter niet de voorkeur van inspreker want het zou veel eenvoudiger zijn om het huidige PIP met een kleine aanpassing in lijn te brengen met de gemaakte afspraak.

De **voorzitter** stelt vast dat er vanuit de vergadering geen vragen aan de inspreker zijn.

3 Statenvoorstellen

3.1 G-12-022-1 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, Statenvoorstel met gewijzigd ontwerpbesluit en brief van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juni 2012

De **voorzitter** wijst er op dat punt **4.1 tot en met 4.11 kunnen worden betrokken bij dit agendapunt**. Op verzoek van het CDA en met instemming van de commissie **zal agendapunt 3.2 eveneens integraal bij agendapunt 3.1 worden behandeld.**

Eerste termijn

50PLUS (Wijnands) meldt dat de fractie is geschrokken van de brief van de Gemeente Nuth. De ene overheid beticht de andere van het niet volledig informeren. Fractie 50PLUS vraagt om een toelichting. Het alternatieve plan wordt afgewezen omdat het de problemen niet oplost. Spreker kan zich voorstellen dat bepaalde onderdelen uit het alternatieve plan wel waardevol zijn en vraagt waarom er geen poging is gedaan om goede ideeën over te nemen.
De fractie wil graag weten wanneer voor het College een grens is bereikt wat betreft het kostenniveau en informeert naar de mogelijke marge.
Vervolgens verwijst spreker naar de brief van de Fietsersbond en vraagt of het correct is dat door de Provincie is toegezegd dat er ruimhartig middelen beschikbaar zouden worden gesteld voor ver-

betering van de weg. Als dat daadwerkelijk is toegezegd, dan zou dat in de stukken moeten zijn terug te zien.
De zienswijzeprocedure kan achterwege blijven. De fractie vraagt waarom hier voor is gekozen.
Voorts stelt 50PLUS dat nergens een goede onderbouwing is te vinden waarom de weg een honderd kilometer weg zou moeten worden. Kijkend naar de kostenaspecten vereist een tachtig kilometer weg minder ruimte en minder investeringen.
De risico's worden benoemd maar niet gekwantificeerd. De fractie vraagt of daar enig inzicht in kan worden gegeven.
Het **CDA** (Titulaer) memoreert dat het CDA eerder - nadat het eerdere plan door de Raad van State was afgewezen - vragen heeft gesteld over de kostenbeheersing en het proces. Inmiddels is duidelijk geworden dat het aanbestedingsproces goed is verlopen. De fractie heeft nog een aantal vragen over de totale uitloopkosten.
Het contract is voor het CDA niet duidelijk. Spreker wil weten wat het contract concreet zegt over situaties waarin vertraging ontstaat. Daaraan gekoppeld wordt geïnformeerd naar de inspanningsverplichtingen en wordt gevraagd wat er is gedaan om de risico's te beheersen.
Voorst wil spreker weten in hoeverre de aannemer het recht heeft om aanvullende werkzaamheden uit te voeren en tegen welke prijs. Onduidelijk is of ook concurrerende partijen een offerterecht hebben. De fractie wil meer inzicht krijgen in de totale kostenbeheersing.
Er is door het Rijk een bedrag van vijfenzeventig miljoen Euro toegezegd. Spreker verwijst naar een provinciale weg in Zuid-Holland, die slechts tien kilometer lang is, en 931 miljoen Euro gaat kosten. Daaraan gaat het Rijk 529 miljoen Euro bijdragen. Als Limburg dit door zou trekken naar de eigen situatie, dan waren de problemen opgelost. Het CDA vindt de beide gevallen niet in verhouding tot elkaar staan. Spreker vraagt wat de Gedeputeerde heeft gedaan om dit punt onder de aandacht te brengen.
Met betrekking tot de oprit bij de A76 in Nuth heeft de fractie een motie ingediend, welke breed werd gesteund. Deze motie wordt echter niet uitgevoerd. Spreker pleit ervoor om de oprit naar Heerlen en de afrit vanuit Heerlen gewoon open te laten. Desnoods is een afsluiting voor vrachtverkeer een optie.
Ten aanzien van knooppunt Bochholz, informeert het CDA naar de visie van de Gedeputeerde met betrekking tot de aansluiting van de provincialeweg op de snelweg, in het bijzonder voor wat betreft de capaciteit van de verkeersregelinstallatie aldaar. Het CDA acht de afwaardering van dit knooppunt nog steeds een blunder van Rijkswaterstaat. In het kader van stikstofcompensatie stelt spreker dat dit een zeer abstract onderwerp is. Hij vraagt waarom per definitie via natuur moet worden gecompenseerd. Het CDA suggereert om de mogelijkheid van stikstofbindende gewassen te bezien, zodat ook de landbouw kan deelnemen.
De **PVV** (Hermans) verwijst naar het oude coalitieakkoord, waarin wordt gesproken over een groot kostenbewustzijn. Vanwege de grote kostenstijging zit hier een pijnpunt. Hij vraagt waar dit stopt. Er is inmiddels sprake van een negatieve verhouding tussen kosten en baten.
Uit de stukken blijkt dat het College haar inzet zoveel mogelijk zal richten op het mitigeren van de nadelen van de aanleg. Spreker vraagt hoe dit zich verhoudt tot de brieven van de Gemeenten Nuth en Kerkrade en het alternatief van de Milieufederatie. De PVV heeft niet het idee dat de Provincie zich daarbij erg coöperatief heeft opgesteld. Dit wordt nog eens bevestigd door de inspraakreacties van GaiaZoo Zoo en L'Ortye Hommert B.V.
De PVV wil weten of de EFRO-subsidie reeds in de stukken is verwerkt en wil graag weten of er nog aanvragen voor andere subsidies in behandeling zijn.
Voorts vraagt de fractie om een nadere onderbouwing voor het bedrag van vijf miljoen Euro van de Provincie ten behoeve van Parkstad Limburg.
Tot slot, sluit de PVV zich aan bij de vraag van 50PLUS voor wat betreft het huidige kostenniveau

op dit moment.
De **VVD** (Van den Akker) stelt dat de PVV in haar verkiezingsprogramma pleit voor de aanleg van betere en bredere wegen. Nu stelt de fractie de vraag aan de Gedeputeerde hoe lang dit nog verder moet gaan. Spreker meent dat dit in strijd is met het verkiezingsprogramma van de PVV.
De **PVV** (Hermans) wijst op het coalitieakkoord, zijnde een compromis tussen drie partijen. Dat is iets anders dan een verkiezingsprogramma.
De **VVD** (Van den Akker) acht de Buitenring Parkstad broodnodig voor Limburg. Het is teleurstellend dat de Raad van State de Provincie 'haar huiswerk over heeft laten doen' omdat rekening moest worden gehouden met de stikstofdeposities. Het is de vraag of de Provincie in deze tweede poging 'haar huiswerk' goed heeft gedaan. Het is aan de politiek om te beoordelen of het beter is voor Parkstad Limburg om de Buitenring al dan niet aan te leggen. Dit vereist een totaalafweging, waarbij met verschillende belangen rekening dient te worden gehouden.
Er bestaat - gezien de verkeersdruk - een duidelijke noodzaak. Wat de VVD betreft, is de bevolkingskrimp geen argument. De verwachting is immers dat er weer groei ontstaat. Eerdere investeringen in infrastructuur hebben aangetoond dat vervolgens makkelijker economische groei tot stand komt.
De laatste maatschappelijke kosten-batenanalyse, MKBA, laat zien dat met de aanleg van de Buitenring het aantal gewonden met 57 per jaar afneemt en het aantal verkeersdoden met 0,7 per jaar. Daar mag, wat de VVD, betreft een prijs voor worden betaald. De aanleg komt de leefbaarheid van de omgeving ten goede.
In het beoogde coalitieakkoord is opgenomen dat dertig miljoen Euro extra wordt geïnvesteerd in natuurcompensatie. De aanleg van een weg kost veel geld en er moet rekening worden gehouden met een kostenafwijking van veertig procent. Het enige wat de politiek kan doen, is de richting bepalen.
Het bestuurlijk conflict met verschillende gemeenten, zoals met de Gemeente Nuth, toont aan dat er een middenweg moet worden gevonden. Als het aan de VVD ligt, wordt de verdiepte ligging bij Vaesrade gerealiseerd. De fractie wil van de Gedeputeerde horen wat dit gaat kosten. Ook vindt de fractie het van belang dat de afrit van de A76 aldaar gehandhaafd blijft.
Uit de eerder gehouden enquête bleek 75 procent van de bevraagden voorstander van aanleg van de buitenring. Spreker denkt dat er - met name voor het bedrijfsleven en de werknemers die daaraan zijn verbonden - heel wat voordeel valt te behalen met realisatie van de Buitenring.
Wat betreft voorliggende voorstellen, wil de VVD bij punt vier optie B te kiezen en bij punt 6 optie A.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) heeft vanavond - mede dankzij de inspraakreacties vanuit de ondernemers - een goed beeld gekregen van de situatie. Het gebied heeft een impuls nodig. Als dat de Buitenring zou kunnen zijn, dan moet dat risico worden genomen. Spreker is het met de VVD eens, dat er niet over een miljoen meer of minder moet worden gesproken. Toch zijn er vanzelfsprekend wel financiële grenzen.
Spreker verwijst naar pagina 17 van het Inpassingsplan. Hier is gesteld dat de verwachte kostenontwikkeling eerder dalend is, dan dat sprake is van een toename. De fractie ervaart dit als zeer verassend. Hiermee rekening houdend, mag worden verwacht, dat het College, met een marge, het eindpunt aan kan geven. Als dat niet duidelijk is, dan heeft spreker het gevoel een blanco cheque te moeten geven. Daar is de Onafhankelijke Statenfractie Limburg geen voorstander van.
Een ander probleem waar de heer Uringa op stuit, is dat uit de stapel stukken geen inzicht valt te verkrijgen in de kostenontwikkeling. De fractie zou graag een zeer compact overzicht ontvangen.
Ook de heer Uringa is geschrokken van de brief van de Gemeente Nuth. Hij vraagt wanneer de Provincie hierop gaat reageren en vraagt om uitleg.
De **SP** (Rewinkel) verwijst naar voorstel 2 van het collegevoorstel, inhoudende *"om kennis nemen van de verantwoording van het groepsrisico en aanvaarding van het geringe restrisico".* Spreker

vraagt om dit “gering restrisico” nader te definiëren als de totale kosten inmiddels al vier maal ‘over de kop zijn gegaan’. Ook de SP vindt het zeer verstandig om geen blanco cheque af te geven. Om die reden zou voorstel 2 wat explicieter moeten worden gemaakt, wat betreft het genoemde restrisico.
Voorstel 7 wekt bij de SP verbazing. Eerder was met de gemeenten afgesproken dat oplossingen binnen het beschikbare budget moesten worden gevonden. Onlangs is de gemeenten echter medegedeeld, dat zij de kosten hiervan, zijnde circa tien miljoen Euro, zelf zouden moeten dragen. Dit is volstrekt in tegenspraak met de PvdA-VVD motie van 8 oktober 2010. Deze motie is met grote meerderheid aangenomen. Spreker verwijst naar de lijst van toezeggingen. Mogelijk is dit voorstel te destilleren uit bijlage 4. Het is voor de SP duidelijk dat de Gedeputeerde een bijzonder vriendelijke motie van Staten niet wil uitvoeren. Onder normale omstandigheden zou een Gedeputeerde daarvoor naar huis worden gestuurd. Wél informeert spreker naar de visie van de overige fracties op dit punt.
In de geactualiseerde MKBA is sprake van een licht negatieve balans. De termen ‘licht’ en ‘wat’ in dit verband getuigen volgens de SP niet van objectiviteit en de fractie trekt deze vraag door naar het hele rapport.
Vervolgens vraagt de SP of de schermen, die zijn bedoeld voor extra luchtcirculatie, om de stikstofuitstoot over de Natura 2000 gebieden heen te laten waaien, een bewezen techniek is. Hij vraagt zich echter wel af waar die stikstof dan neerslaat en informeert naar de schade voor andere gebieden.
De totale kosten zijn nu op ongeveer 461 miljoen Euro begroot. Hij vraagt of hierin de zeven miljoen Euro voor de aanpassing van het omliggende wegennet zijn meegenomen.
Bij overleg tussen de Gedeputeerde en Staatssecretaris Bleker is de toezegging gedaan, dat toekomstige natuurcompensatie zou worden gebruikt voor de herijking van de EHS. Spreker vraagt wat deze compensatie voor impact heeft op de EHS.
De SP wil voorts weten of gemeenten gebruik hebben gemaakt van artikel 6, lid 2 van het convenant, waarin is gesteld dat bij kostenoverschrijdingen de gemeenten het recht hebben opnieuw met de Provincie te onderhandelen. Ook wil de fractie weten of er andere kostenverschuivingen hebben plaatsgevonden om de prijs die hier wordt gepresenteerd, lager te houden.
Ten aanzien van agendapunt 3.2, geeft de SP aan de aanbevelingen a. tot en met d. te volgen.
Wat betreft agendapunt 4.1 bevestigt de SP het belang van een goede relatie met de gemeenten. Spreker vraagt hoe de opstelling van de Gemeenten Nuth en Kerkrade moet worden benaderd.
In relatie tot het borgen van een goede bereikbaarheid van bedrijventerrein Dentgenbach is de SP voornemens om tijdens de Statenvergadering een motie in te dienen om een fietspad aan te leggen dat gescheiden is van de weg. In het plan wordt de ontsluiting vanaf de noordzijde voorzien middels een smalle weg van zes meter, inclusief suggestiestroken. Dit leidt tot zeer gevaarlijke situaties.
Bij punt 4.2 op pagina 2 is aangegeven, dat GS een besluit zullen nemen over een nieuw definitief Inpassingsplan dat ter besluitvorming aan PS zal worden voorgelegd. PS dient zich dan uit te spreken over de te volgen procedure. De procedure is gehaast. Ook vanwege de collegewisseling verloopt deze procedure zeker niet zoals de BOB-cyclus is bedoeld. De SP vraagt of het PCOL een advies heeft uitgebracht en zo niet, of PS dan wel een besluit kunnen nemen.
D66 (Van Wageningen) verwijst naar het eerdere besluit van PS voor de Buitenring. D66 stelt dat dit besluit toentertijd is “doorgedrukt zonder te luisteren naar de omgeving”. Daar plukt de Provincie nu nog steeds de wrange vruchten van. Het vernietigen van het besluit heeft voor vertraging en extra kosten gezorgd. De omstandigheden om nu een nieuw besluit te nemen, zijn niet erg gunstig. Een cruciaal punt, waarop vorige keer het besluit is vernietigd, betreft de stikstofdepositie; dat onderwerp is pas vorige week aan het dossier toegevoegd. D66 vraagt of hier nu echt goed naar is gekeken. De fractie wil dat dit goed verloopt omdat de meerwaarde van de Buitenring duidelijk mag zijn, zo-

wel voor de economische ontwikkeling, als ook voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Wat moeilijk uit te leggen valt, is de enorme kostenstijging. Spreker heeft met het oog op de gewenste kostenbeheersing een spreadsheet gemaakt met een kostenoverzicht. D66 vraagt of de aannames in dit overzicht juist zijn. Hij vraagt aan de overige fracties of zij bereid zijn om de conclusies te volgen die hieruit lijken te komen. Spreker is ook benieuwd naar de antwoorden op de vragen van het CDA inzake de aanbesteding en de meerkosten. Vorige keer is een budget vastgesteld en nu vraagt het College aan de Staten tachtig miljoen Euro méér.
Hetgeen als meerwerk wordt voorgelegd heeft Martens en Van Oord Aannemingsbedrijf, MNO Vervat, feitelijk al 'binnen'. Als monopolist kan MNO Vervat vervolgens met de Provincie onderhandelen. Alle meerwerk kan zij daardoor vanuit een unieke positie aanbieden en niet vanuit een concurrentiepositie.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) vraagt of het contractueel zo is geregeld dat al het meerwerk aan MNO Vervat is gegund.
D66 (Van Wageningen) is daar wel vanuit gegaan omdat de cijfers dit suggereren. Veel meerwerkposten betreffen wijzigingen van het contract. De fractie wil weten of een andere aannemer dit ook aan mag bieden. Als dat niet zo is en het meerwerk loopt op, dan betekent dit dat ook de kosten heel snel kunnen oplopen. De fractie vraagt of het in dat geval niet beter is om afscheid te nemen van de betreffende aannemer. De voorlopige conclusie die D66 uit deze cijfers trekt, maakt het de overweging waard om het contract af te kopen tegen een daarover overeengekomen afkoopsom van vijf procent, zijnde zeven miljoen Euro. Het effect van de monopolistische positie van de aannemer schat de fractie daarentegen in op twaalf miljoen Euro.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) acht het sympathiek dat D66 hier een motie over heeft voorbereid, maar het is van tevoren nooit zeker of je met een andere aannemer goedkoper uit bent. Bovendien verstoort een dergelijke actie de relatie met de huidige aannemer.
D66 (Van Wageningen) informeert naar de mening van het College op dit punt. De motie strekt echter verder, want het gaat ook om open eindjes en risico's naar de toekomst toe. Misschien is het nu het moment om afscheid te nemen van de aannemer om de financiële zekerheid en de risicobeheersing te verbeteren. De vertragingskosten bedragen nu reeds 1,7 miljoen Euro per maand.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) stelt vast dat de vertragingen inderdaad veel geld kosten. Er is zowel sprake van interne als van externe vertraging. Dit laatste is met name het gevolg van inspraakprocedures. Spreker vraagt het College wanneer de inspraakprocedures zijn afgerond.
D66 (Van Wageningen) verwijst naar de beslispunten, waarin wordt gesproken over een extra budget van tachtig miljoen Euro. Anderzijds wordt gesteld, dat in oktober 2012 een gedetailleerd kredietbesluit zal voorliggen. Hij vraagt of dit wel met elkaar strookt en of het bedrag dat nu wordt genoemd wel nauwkeurig is geraamd. Dit heeft ook te maken met het advies van de Controlecommissie aan de commissie R&I om de basisrapportage pas in oktober te vragen. D66 is van mening dat, als pas in oktober de basisrapportage in het kader van de Regeling Grote Projecten, RGP, kan worden verwacht, het beter is om ook dan pas een besluit over het geld te nemen. D66 wil nu wel een besluit over de inhoud nemen, maar vindt het beter om het financiële besluit pas te nemen op het moment dat dit goed kan worden onderbouwd.
VVD (Van den Akker) vraagt aan D66 waar deze fractie deze cijfers op heeft gebaseerd en informeert naar de identiteit van de geraadpleegde deskundige. Ten tweede, vraagt spreker wat het zou kosten wanneer het project een half jaar later zou worden aanbesteed en wat voor kosten die aanbesteding zelf met zich zou meebrengen. Voorts vraagt hij of rekening is gehouden met het geld dat nu nog niet is uitgegeven, maar wel rente oplevert voor de Provincie.
D66 (Van Wageningen) zegt dat dit is gebaseerd op de cijfers en gegevens die het College heeft aangereikt. Er zitten echter wel enige aannames in, zoals het verschil tussen het aanbieden door

een monopolist of het aanbieden door de vrije markt. De vraag hoe groot dat verschil is, heeft de fractie informeel voorgelegd aan een deskundige op het gebied van aanbestedingen.
D66 heeft in het financiële plaatje geen rekening gehouden met rente. Anderzijds vraagt het College wel indexeringskosten.
VVD (Van den Akker) vindt het vreemd dat een fractie, die transparantie hoog in het vaandel heeft, de naam van de deskundige niet wil noemen.
D66 (Van Wageningen) zegt dat laatste voor eigen rekening te nemen.
Tot slot, verwijst de heer Van Wageningen naar het coalitieakkoord waarin extra natuurcompensatie is opgenomen. Dit staat niet in het PIP. D66 stelt vraagtekens bij de prioritering, door dit in het kader van de Buitenring te doen.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) stelt dat dertig miljoen is vrijgemaakt voor natuurcompensatie, welk bedrag is ontstaan tijdens de coalitieonderhandelingen met GroenLinks. GroenLinks maakt uiteindelijk geen deel uit van de coalitie en daarom wil de heer Uringa weten waarom dit bedrag er nog steeds staat. Spreker wil weten of dit bedrag strikt noodzakelijk is. Als het bedrag toch moet worden uitgegeven, dan wil hij weten of dit daadwerkelijk ten goede komt aan de natuur in de omgeving van de Buitenring. Hij voelt er weinig voor om dit bedrag te verstrooien over de hele Provincie Limburg.

De voorzitter schorst vervolgens de vergadering om 20.30 uur.
De voorzitter heropent de vergadering om 21.35 uur.

Gedeputeerde Janssen geeft aan zich te onthouden van toezeggingen, omdat dit zijn laatste vergadering van de Statencommissie Ruimte & Infrastructuur is in zijn functie van Gedeputeerde.
De inhoudelijke beantwoording gebeurt op basis van de aan de orde gestelde thema's. Alvorens hiertoe over te gaan, dankt hij de ambtelijke organisatie voor de inzet gedurende het afgelopen jaar.
4.3 - In antwoord op de vraag van de Onafhankelijke Statenfractie Limburg geeft de Gedeputeerde aan, dat de gemeente Nuth teleurgesteld is, omdat de verdiepte ligging niet kostenneutraal gerealiseerd kan worden. De reactie en de wijze waarop deze is geformuleerd is niet zoals de Provincie zich had gewenst. Aanstaande zomer zal een gesprek met de gemeente Nuth plaatsvinden.
4.2 - In antwoord op de vraag van de SP, meldt Gedeputeerde Janssen dat het PCOL nog niet voor de behandeling van het aangepaste PIP in Gedeputeerde Staten is geïnformeerd, vanwege het ontbreken van informatie bij Gedeputeerde Staten. Het PCOL heeft vervolgens besloten geen advies uit te brengen. Voor nadere informatie wordt verwezen naar de brief (8 juni 2012) van de Commissaris van de Koningin, bijgevoegd bij de stukken van Provinciale Staten.
4.1 en 4.3 - In antwoord op de vraag van de SP, geeft Gedeputeerde Janssen aan dat gemeente Nuth, ondanks de teleurstelling, achter de Buitenring Parkstad Limburg staat. Dit geldt ook voor de gemeente Kerkrade, met uitzondering van het gedeelte 'op eigen grondgebied'. GS zullen in gesprek blijven met de beide gemeenten om de knelpunten bespreekbaar te houden. Vanuit GS wordt serieus gekeken naar eigen verantwoordelijkheden en belangen, van zowel de gemeente Nuth, als de gemeente Kerkrade.
Aanleg buitenring / aannemingsbedrijf Martens & Van Oort, MNO - In antwoord op de vraag van D66 meldt Gedeputeerde Janssen dat het huidige contract moet worden afgekocht, wanneer wordt besloten niet meer verder te gaan met MNO. Aanbesteden van hetzelfde werk mag en kan juridisch niet. Een mogelijkheid is om de Buitenring Parkstad Limburg in een andere vorm in de markt te brengen, maar dit kost veel extra tijd en het bestaande aanbestedingsvoordeel geldt dan niet meer. MNO zich dient te houden aan de inschrijfprijzen, die zeer concurrerend zijn met betrekking tot de afgegeven prijs. Hierdoor heeft de aannemer geen monopoliepositie meer. Bij ondertekening van het contract heeft MNO hiermee ingestemd.

In antwoord op de vraag van het CDA geeft Gedeputeerde Janssen aan, dat de door de RvS gegrond verklaarde beroepen zijn verwerkt in de nieuwe PIP. Het werk kan uitsluitend door de huidige aannemer worden uitgevoerd. Een tweede aannemer op het werk is zeer uitzonderlijk en is - gezien de hieruit voortvloeiende risico's - onaanvaardbaar. De prijs die de aannemer hanteert voor de werkzaamheden is gebaseerd op de inschrijving van het grote hoofdwerk en dus zeer concurrerend. Het werk wordt onder dezelfde condities uitgevoerd als het hoofdcontract.
Het is nog onduidelijk hoe de bereikbaarheid van het bedrijventerrein ***Dentgenbach*** zal worden vormgegeven. De onduidelijkheid vloeit voort uit het feit dat er nog geen nieuwe planning en werkvolgorde voorhanden is. Vanuit de contractverplichting wordt echter de bereikbaarheid gegarandeerd. Dit wordt ook door de Provincie gewaarborgd. Indien de concrete planning en werkvolgorde is bepaald, zal het omgevingsmanagement in overleg treden met alle stakeholders, waaronder de bedrijven op de bedrijventerreinen. De aanleg van de buitenring biedt geen mogelijkheid om direct aan te sluiten op het industrieterrein. Hierdoor wordt een toegangsweg aangelegd die voldoet aan de capaciteit en intensiteit van bedrijventerreinen.
In antwoord op de vraag van het CDA meldt Gedeputeerde Janssen op dat 19,5 miljoen Euro indexering over de totale kosten is geraamd tot en met de oplevering van het project. Gerekend is met ongeveer drie procent indexering. Een verschil moet worden gemaakt tussen de indexering ten gevolge van prijsstijgingen en indexering ten gevolge van inkoopvoordelen. Kostenramingen dienen inclusief indexeringen te worden gedaan. Wanneer vervolgens een inkoop- en aanbestedingsvoordeel wordt behaald, kan dat worden verrekend in de reguliere voortgangsrapportages en meegenomen worden in de prognoses.
De aannemer is inmiddels gewezen op diens verplichting om de schade te beperken, door de organisatie van de aannemer dusdanig in te krimpen, dat de capaciteit passend is bij de huidige situatie.
Financiën - In antwoord op de vraag van de SP over de betekenis van 'gering' ten aanzien van groeps- en restrisico's meldt Gedeputeerde Janssen dat dit geen betrekking heeft op de financiële risico's, maar de risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Vanwege de aanleg van de buitenring neemt het risico voor ongevallen met vervoer gevaarlijke stoffen gering toe; dit blijft echter onder de normen van het groepsrisico. De Raad van State heeft hieraan haar goedkeuring gehecht.
De investeringskosten van de buitenring zijn geraamd op € 390.000.000,=, inclusief de N274, plus de indexering. Momenteel zijn geen redenen om aan te nemen dat de investeringskosten zullen stijgen. Er kunnen zich echter altijd onvoorziene situaties voordoen.
Kosten van onderliggend wegennet - De kosten van het onderliggende wegennet zijn meegenomen voor zover deze een onderdeel van de PIP is. De kosten voor de aanpassing van een aanvullend wegennet worden niet meegenomen, met uitzondering van de N274.
Verschuiving van kosten - In antwoord op de vraag van de SP, geeft Gedeputeerde Janssen aan dat de stelling onjuist is, dat bepaalde zaken niet zijn benoemd om binnen het budget te blijven. Tevens is niet met kosten geschoven.
Kredietbesluit - De onderbouwing van de kosten is op orde. Uit de historische kostenanalyse blijkt echter, dat het exacte bedrag van aanvullende dekking en financiering moet worden geformaliseerd aan de hand van een aanvullend kredietbesluit. Dit wordt momenteel ge-audit, maar zal niet zijn afgerond voor de komende PS-vergadering.
T1089: Gedeputeerde Janssen zegt toe om, vooruitlopend op een audit naar de exacte benodigde financiële middelen, de op dit moment beschikbare informatie hieromtrent (voor de behandeling in PS van het PIP Buitenring 2012) beschikbaar te stellen indien dit gewenst wordt.
Mochten de fracties vòòr komende vergadering aanvullende informatie willen ontvangen, dan worden zij verzocht dit expliciet aan te geven.

D66 (Van Wageningen) vraagt of de financiële besluiten in oktober genomen kunnen worden. De Controlecommissie verwacht in die periode immers een basisrapportage en de audit zal tegen die tijd zijn afgerond.
Gedeputeerde **Janssen** antwoordt dat het kredietbesluit in principe tijdens komende PS-vergadering zou kunnen worden genomen.
D66 (Van Wageningen) prefereert besluitvorming in oktober.
Ambtelijk wordt aangevuld dat het project goed is onderbouwd, maar dat de audit een dubbele zekerheid biedt. Op basis van voorliggende stukken is politiek-inhoudelijk het besluit reeds genomen. Het kredietbesluit zou vrijdag kunnen worden genomen. Dit zou een hamerstuk kunnen zijn.
D66 (Van Wageningen) stelt voor om hier de komende PS-vergadering over door te spreken. De conclusie van de Controlecommissie en de Statenadviseur moet niet worden onderschat.
Ambtelijk wordt aangegeven, dat de Controlecommissie heeft aangegeven op basis van de voorliggende stukken geen oordeel te kunnen geven.
D66 (Van Wageningen) licht toe, dat de adviseur van de Controlecommissie op grond van voorliggende stukken geen oordeel heeft kunnen geven en dat de Controlecommissie heeft aangegeven in oktober a.s. de basisrapportage hieromtrent te willen bespreken.
Ambtelijk wordt gesteld dat op basis van de stukken een kredietbesluit kan worden genomen.
D66 (Van Wageningen) meent dat het de vraag blijft of het verstandig is om komende PS-vergadering het kredietbesluit te willen nemen.
Gedeputeerde Janssen vult aan, dat intern is besloten het kredietbesluit niet bij te voegen. De achtergrond van dit besluit is dat technische wijzigingen – in vervolg op Statenmoties – nog denkbaar zijn.
Subsidies - De door Avantis aangevraagde subsidie is inmiddels goedgekeurd. Gedeputeerde Janssen vraagt aan de Onafhankelijke Statenfractie Limburg om verheldering van de vraag inzake overige subsidies.
Kostenontwikkeling - In antwoord op de vraag van Onafhankelijke Statenfractie Limburg, naar een geconsolideerd overzicht, wijst Gedeputeerde Janssen naar tabel H in bijlage 3. De voorbereidingskosten bedragen € 31.400.000,=, voorts is er een bedrag van € 16.100.000,= aan personeelskosten genoemd, € 366.000.000,= aan investeringskosten, € 4.600.000,= voor de N274 en € 19.500.000,= voor indexering. In totaal bedraagt dit dus € 390.000.000,=.
Rijksbijdragen – De toegezegde rijksbijdrage voor Nuth bedraagt € 50.000.000,= plus € 13.500.000,=, dus in totaal € 63.500.000,=. De motie van Geel omvat € 15.000.000,=. De rijksbijdrage voor de provinciale weg in Zuid-Holland is ongeveer € 529.000.000,=. Het is niet duidelijk waarom de provincie Zuid-Holland een groter bedrag krijgt dan de provincie Limburg. De afspraken daaromtrent tussen het College en het Rijk zijn vastgelegd in de Bereikbaarheidsconvenant Limburg in 2010.
Te verwachten kosten – De totale investeringskosten bedragen € 390.000.000,=. Dit is gebaseerd op de inzichten en de risicoschatting vanuit de huidige inschattingen, inclusief de N274 en index.
Financiën (pag. 17) – Gedeputeerde Janssen geeft aan dat een analyse is gemaakt van de historische kostenramingen, welke de stijgingen verklaren. De analyse is onlangs afgerond en wordt binnenkort ge-audit door een onafhankelijke partij. De extra gemaakte kosten, ad € 92.000.000,=, hebben deels te maken met de uitspraak van de Raad van State. Inmiddels is meer inzicht verkregen in de te nemen maatregelen en de hardheid van de kosten. Geconcludeerd kan worden dat een lichte daling kan worden geconstateerd, hetgeen is toegelicht in de laatste nota. Gedeputeerde Staten vragen nu € 87.000.000,= extra.
Cijfers van de spreadsheet – Gedeputeerde Janssen meldt dat het aanbestedingsvoordeel verloren gaat. Een nieuwe aanbesteding(svorm) levert tijdsvertraging op, met allerlei procedurele conse-

quenties. Hij raadt dit daarom niet aan. De gestelde vraag of het voorliggende bedrag toereikend is, is reeds beantwoord in het kader van de artikel 38 vragen.

Bijdrage Parkstad in combinatie met 'trap op, trap af'-systematiek – De 'trap op, trap af'-systematiek wordt door de Provincie aangehouden. De minder hoge kostenstijging dan is geraamd, is richting Parkstad verdisconteerd.

De toezegging ten aanzien van de ***bijdrage Parkstad*** heeft niets te maken met de hoogte of de dekking van de kosten. Dit is een bestuurlijke toezegging, die door de partners van de buitenring gestand moet worden gedaan. Ondanks enige weerstand hiertegen, houdt de Provincie zich aan de afspraak. Het gesprek met Parkstad verloopt zeer constructief. Getracht wordt het bedrag boven tafel te krijgen door werk met werk te maken. Ten aanzien van de weerslag van de kosten op het project meldt Gedeputeerde Janssen dat enige vertraging is opgelopen door de schorsing vanwege vernietiging van het PIP. De vertraging is contractueel, volgens de gebruikelijke regeling, geregeld in de UAVgc[1]. De aannemer treedt schadebeperkend op en gaat geen verplichtingen meer aan die voor de opdrachtgever tot extra kosten leiden. Dit wordt gemonitord en aldus uitgevoerd.

Fietsersbond – Gedeputeerde Janssen geeft aan dat in de bestuursrechtspraak door de Raad van State middelen zijn toegezegd. Er zijn echter geen financiële toezeggingen gedaan. Wel is afgesproken dat constructief overleg zal plaatsvinden tussen de Provincie en de Fietsersbond over de fietsvoorzieningen, met name in de Buitenring Parkstad Limburg. Secundair zijn moties aangenomen om middelen beschikbaar te stellen middels regionale mobiliteitsoverleggen voor reguliere knelpunten met betrekking tot fietsers.

De **SP** (Rewinkel) meent dat de kosten voor de buitenring worden gecamoufleerd door deze "in andere potjes te stoppen". De SP vraagt inzichtelijkheid te bieden van de kosten en de "potjes".

Gedeputeerde Janssen licht toe dat in de eerste trance de knelpunten moeten worden opgelost; dit is opgenomen in de kosten voor de buitenring. Secundair zou in de regio's een beroep kunnen worden gedaan op extra knelpunten, die door de buitenring 'aan de achterkant' worden veroorzaakt.

Parkeerplaatsen van GaiaZoo – De opties die de Provincie voorstelt, passen binnen het projectbudget. Op ambtelijk en bestuurlijk niveau vindt nog steeds overleg plaats, maar bestuurlijk ligt dit gevoelig. Politiek bestaat binnen de gemeente Kerkrade verdeeldheid. De gemeente Kerkrade is echter nodig om tot een gedegen oplossing te komen.

De **SP** (Rewinkel) verbaast zich over het antwoord van Gedeputeerde. De SP meent dat de gemeente Kerkrade voor een derde deel eigenaar is van GaiaZoo. Als door beslissingen, waar de Gemeente debet aan is, de exploitatie van het Park in het gedrang komt, dan schaadt de Gemeente zichzelf.

Gedeputeerde Janssen erkent deze stelling van de SP. Er is reeds een aantal oplossingen aangedragen, maar de kwestie ligt erg gevoelig. Dit zal een uitdaging vormen voor de volgende Gedeputeerde. De kosten voor dubbellaags parkeren zijn bijna € 25.000.000,= met een variatiecoëfficiënt van veertig procent. Dit is onverantwoord duur en andere oplossingen zijn goedkoper realiseerbaar. Daarnaast is dergelijke maatregel planologisch niet opgenomen.

Tracé Tunnelweg / Dentgenbachweg – Gedeputeerde Janssen geeft aan dat GaiaZoo geen parkeerplaatsen verliest in het alternatief van de Tunnelweg.

Juridisch kader – Gedeputeerde Janssen licht toe, dat als de Staten in de komende vergadering het plan vaststellen, belangstellenden beroep kunnen instellen bij de Raad van State. De uitspraak van de RvS wordt begin 2013 verwacht.

De Gedeputeerde legt uit dat er geen nieuwe zienswijzenprocedure is gevolgd omdat de wijzigingen, die zijn aangebracht in de gewijzigde versie, in aard en omvang zeer gering zijn ten opzichte van het oorspronkelijke plan uit 2010.

[1] Uniforme Administratieve Voorwaarden voor geïntegreerde contractvormen

Ambtelijk wordt met betrekking tot de MKBA uitgelegd, dat de termen 'licht' negatief in het rapport niet meer dan een taalkundige vertaling zijn van de getallen. Een zekere mate van subjectiviteit is ondenkbaar omdat voor deze kosten-baten analyse het beste bureau van Nederland is uitgekozen. De bestaande voorschriften voor het uitvoeren van een dergelijke analyse heeft Ecorys uiteraard gevolgd.
Interessant is wel, dat de uitkomst in 2010 'licht' positief was. Dit heeft te maken met veranderingen in het plan en veranderingen in de systematiek. Daarnaast zijn de investeringskosten inzichtelijker geworden. De maatschappelijke kosten bedragen in 2012 487 miljoen Euro en de baten 474 miljoen Euro. Ecorys heeft inzichtelijk gemaakt waar de kosten en baten precies neerkomen.
De conclusie die daaruit kan worden getrokken, is dat voor Limburg de uitkomst van de MKBA analyse zeer positief is.
Gedeputeerde Janssen stelt vervolgens dat een verdiepte ligging van de weg bij Vaesrade op dit moment 2,8 miljoen Euro kost. Dit bedrag is door een onafhankelijk bureau nagerekend. De prijs van de verdiepte ligging is gebaseerd op de inschrijving uit de aanbesteding en is niet hoger dan verwacht. De Gemeente Nuth is teleurgesteld in het standpunt van de Provincie dat de verdiepte ligging niet wordt uitgevoerd. Verder is bestuurlijk en ambtelijk zeer goed overlegd met de Gemeente.
De Gedeputeerde is van mening dat de nadelen voor derden als gevolg van de aanleg van de weg door de Provincie zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Dat niet iedereen het hier mee eens is, is inherent aan een dergelijk project.
De motie van de PvdA en de VVD, waar de SP op heeft gewezen, is volgens de Gedeputeerde niet noodzakelijk. Door GS is gekeken wat realistisch is en wat minimaal noodzakelijk om de Buitenring aan te leggen.
Het openhouden van de op- en afrit bij Nuth betreft geen provinciale verantwoordelijkheid, maar valt binnen de bevoegdheden van Rijkswaterstaat. Er vindt wel bestuurlijk overleg plaats met alle verantwoordelijke partijen en daarin is afgesproken dat, zodra de op- en afrit worden afgesloten, monitoring zal worden ingezet. Als ongewenste effecten blijken, zal een heroverweging plaatsvinden.
De Gedeputeerde geeft aan dat niet eenduidig is aan te geven wanneer er voor het College een kostengrens is bereikt en welke marge er is. Het nieuwe College zal zich over deze vraag moeten buigen.
Spreker zegt vervolgens dat de aansluiting op knooppunt Bochholz in de huidige situatie volstaat en ook voor de toekomst voldoet. Dit is in het kader van het PIP al eerder onderzocht.
Om de effecten van de weg op de Brunsummerheide en het Geleenbeekdal weg te nemen, moeten er compenserende maatregelen in de directe omgeving worden getroffen. Dat is inherent aan de uitspraak van de Raad van State.
Met betrekking tot de effecten op de EHS geeft de Gedeputeerde aan, dat het nieuwe College geen afspraken zal maken, die in strijd zijn met eerder gemaakte afspraken met het Rijk.
De **SP** (Rewinkel) zegt dat het niet gaat over de afspraken tussen Rijk en Provincie maar over de afspraken die de Gedeputeerde heeft gemaakt met zijn collega Gedeputeerde. De concrete vraag is of de natuurcompensatie plaatsvindt binnen de EHS en hoe zich dit verhoudt met de gemaakte afspraken.
T1088: Gedeputeerde Janssen zegt toe om (voor de behandeling in PS van het PIP Buitenring 2012) aan te geven of de natuurgebieden worden gecompenseerd in de EHS en in hoeverre zich dit verhoudt met de gemaakte afspraken.
De Gedeputeerde legt vervolgens uit, dat bij stikstofcompensatie wordt gezocht naar zo effectief mogelijke maatregelen met zo min mogelijk bij-effecten. Voor de schermen die in verband met stikstofverspreiding worden aangelegd, verwijst de Gedeputeerde naar de beantwoording van de artikel 38 vragen, waarin veel informatie over dit onderwerp is opgenomen.

Het nieuwe onderzoek naar stikstofdepositie is door vele partijen, waaronder klankbordgroepen en deskundigen, getoetst en akkoord bevonden. Naar de mening van deskundigen voldoet dit PIP aan de stand van de huidige techniek en dit wordt door de huidige jurisprudentie van de Raad van State ook in acht genomen. De Gedeputeerde is van mening dat de Provincie met dit gewijzigde plan 'haar huiswerk goed heeft gedaan'.
De verkeerskundige functie van de Buitenring is een regionale doorstromingsweg. Dergelijke wegen worden ingericht als honderd kilometerweg met ongelijkvloerse kruisingen. Een inrichting als tachtig kilometerweg voldoet niet aan de (door)stromingsfunctie, zoals deze voor deze weg is vastgelegd. In dat geval blijft er te veel op het onderliggende wegennet rijden. Dit is in het verkeersmodel onderzocht en onderbouwd.
Een breedte van zes meter voor de Dentgenbachweg voldoet aan de functie van toegangsweg, die de betreffende parallelweg sedert de aanleg van de Buitenring vervult. Een gescheiden fietspad is daarom volgens Gedeputeerde niet noodzakelijk, omdat de verkeersintensiteit veel lager zal zijn dan in de huidige situatie. Er zijn legio voorbeelden van soortgelijke wegen, waar fietsers op mogen rijden.
De **SP** (Rewinkel) stelt dat een aantal bedrijven veel vrachtverkeer aantrekt. Hij zal de situatie persoonlijk observeren en zal daar vrijdag op terug komen.
Gedeputeerde Janssen zegt dat ook in de behandeling door de Raad van State nut en noodzaak voor de aanleg van een vrijliggend fietspad niet naar voren zijn gekomen. Naar de situatie tijdens de uitvoering zal wellicht wel nader moeten worden gekeken, maar dat is aan de nieuwe Gedeputeerde.
Spreker meldt dat een verkeerskundig onderzoek is uitgevoerd met het oog op de verkeersafwikkeling vanwege GaiaZoo. Een goede verkeersafwikkeling wordt middels nieuwe rotondes en een verkeersregelinstallatie gegarandeerd.

Tweede termijn
De **voorzitter** verzoekt om, met betrekking tot agendapunt 3.2, aan te geven wanneer een fractie het niet eens is met het advies van de Controlecommissie.
D66 (Van Wageningen) adviseert om het advies van de Controlecommissie door te leiden naar de Staten. Spreker heeft begrepen dat het afkopen van de aannemer weliswaar mogelijk is, maar dat een nieuwe aanbesteding moeilijk wordt. Dat betekent dat de Provincie aan een monopolist vast zit en de vraag is hoe lang dat acceptabel is. Wellicht wordt er toch een punt bereikt waarop afkoop moet overwogen. D66 ziet ook wel een mogelijkheid om opnieuw aan te besteden omdat de werkzaamheden toch niet voor maart 2013 zullen starten. Als de aanbesteding een jaar duurt, is dat echter niet meer mogelijk.
De **SP** (Rewinkel) volgt het advies van de Controlecommissie. Alle vragen zijn door de Gedeputeerde beantwoordt, zij het niet allemaal naar tevredenheid. Wat dit laatste betreft, verwijst spreker met name naar de vraag naar aanleiding van de motie van de PvdA en VVD uit 2008. De SP zal daar vrijdag op terugkomen en de Gedeputeerde verzoeken de motie te bekrachtigen en uit te voeren.
De **VVD** (Van den Akker) vraagt de SP wat het echte probleem is.
De **SP** (Rewinkel) antwoordt dat zelfs het onderzoek, dat in de motie wordt genoemd, niet is uitgevoerd.
Gedeputeerde Janssen bestrijdt dit. GS hebben zeker een onderzoek uitgevoerd en gekeken wat noodzakelijk is voor realisatie van de buitenring. Dit is een beperkt onderzoek geweest om de kosten zoveel mogelijk te beperken. GS hebben er voor gekozen om de motie niet verder uit te voeren, om de kosten zoveel mogelijk te beperken. Het is aan de Staten om te bepalen of zij zeven miljoen Euro extra uit willen geven.

Het **CDA** (Titulaer) meent dat de aanpassing van de N274 in het kader van de motie tot stand is gekomen.
Gedeputeerde Janssen is van mening dat aan de motie is voldaan en dat de Staten verder moeten bepalen of in het verlengde van de motie extra geld wordt uitgegeven.
De **SP** (Rewinkel) zegt dat deze terugkoppeling naar de Staten niet heeft plaatsgevonden.
De **VVD** (Van den Akker) is van mening dat motie is uitgevoerd, omdat het onderzoek is uitgevoerd en daaruit is gebleken dat aanpassingen aan het onderliggend wegennet niet aan de orde zijn. Er hoeft inzake dus ook geen voorstel aan de Staten te worden voorgelegd om een oplossing voor een niet bestaand probleem aan te dragen.
De **SP** (Rewinkel) is het daar niet mee eens. Spreker verwijst in dit verband naar de bijlage.
De **Onafhankelijke Statenfractie Limburg** (Uringa) zou het nieuwe College twee vragen willen voorleggen. De eerste betreft de hoogte van het kostenplafond en het beleid wanneer dat plafond in zicht komt. De tweede vraag heeft betrekking op de situatie wanneer de Raad van State een en ander afwijst.
De fractie stemt in met het advies van de Controlecommissie.
De **VVD** (Van den Akker) is blij om te vernemen dat het College ervan overtuigd is, dat zij haar huiswerk goed heeft overgedaan. De fractie vraagt zich af of de Staten wel aan de slag kunnen met de RGP omdat de Controlecommissie heeft aangegeven, dat de aangereikte informatie over het PIP niet toereikend is om daar een oordeel over te geven.
Ten aanzien van Vaesrade, heeft de VVD begrepen dat de verdiepte ligging niet meer in de tijdsplanning zou passen. Dat is echter een ander argument dan de kosten. Als de Staten dat willen, dan kan de tijdsplanning desnoods worden aangepast.
Ten aanzien van de aansluiting op de A76 bij Nuth, verwijst de VVD naar het nieuwe coalitieakkoord waarin is gesteld dat de coalitie wenst dat de zuidelijke aansluiting behouden blijft.
Met betrekking tot de kosten, stelt de Gedeputeerde dat bij een nieuwe aanbesteding onnodige kosten en nieuwe risico's volgen. Het College is echter niet ingegaan op de cijfers van D66 en wil weten of die cijfers correct zijn.
De VVD kan zich aansluiten bij de punten a, b en d van het advies van de Controlecommissie.
De **PVV** (Hermans) heeft het antwoord gemist op de vraag over de EFRO-subsidie.
Gedeputeerde Janssen zegt dat deze subsidie is toegekend en dat het de verwachting is dat aan de voorwaarde voor het behouden van deze subsidie wordt voldaan.
De **PVV** (Hermans) meldt in te stemmen met het advies van de Controlecommissie. De fractie is het alleen niet eens met de Controlecommissie dat in de rapportage niet aan geschiedschrijving hoeft te worden gedaan. Dit is volgens de SP voor een dergelijk groot project wel degelijk van belang. Daaruit kan lering voor de toekomst worden getrokken. De fractie wil graag voor de Statenvergadering een overzicht van de historische kostenontwikkeling ontvangen.
D66 (Van Wageningen) zegt dat het beslispunt ten aanzien van de nulsituatie door de Controlecommissie is opgenomen om een nieuw startpunt te creëren voor de RGP. Hij roept op om daarmee akkoord te gaan omdat dit de organisatie veel werk bespaart.
De **PVV** (Hermans) kan hiermee instemmen.
Het **CDA** (Titulaer) is op enkele punten niet tevreden over de beantwoording, met name wat betreft de aansluiting op de A76. Ook de stelling dat stikstofbinding door de landbouw geen effectieve methode zou zijn, trekt de fractie in twijfel. De fractie zal zich erover beraden of hier nog nader naar dient te worden gekeken.
De fractie kan instemmen met de punten a, b en d van het advies van de Controlecommissie. Met betrekking tot punt c vraagt de fractie zich af of dit niet te frequent wordt.
50PLUS (Wijnands) vraagt de Gedeputeerde nader te kwantificeren wat een forse kostenverhoging

in kan houden als gevolg van vertraging in de grondverwerving, waarmee de planning wordt geraakt. Dezelfde vraag geldt ook voor de BTW-compensatie, waarvan wordt gesteld dat dit een groot effect op de risico's kan betekenen.
De fractie kan het advies van de Controlecommissie ondersteunen.
Ambtelijk wordt toegelicht dat een gestandaardiseerde methode is toegepast om de risico's in beeld te krijgen. Daarmee wordt tot een kwantificering van effecten gekomen, die zodoende kunnen worden uitgedrukt in Euro's. Voor dit PIP resulteert dit in een bedrag van 33,8 miljoen Euro. Dit omvat ook de risico's die de fractie 50PLUS noemde.
Gedeputeerde Janssen geeft aan, dat meerwerk niet aan een andere aannemer kan worden gegund. Het ecoduct zit wel binnen de scope van de huidige aannemer. MNO Vervat is naar de mening van de Gedeputeerde geen monopolist. Het contract is getekend op reguliere basis.
D66 (Van Wageningen) is het met dit laatste eens. Er heeft een openbare aanbesteding plaatsgevonden. Vervolgens zijn er aanpassingen aan het plan doorgevoerd, waardoor het duurder is geworden. De prijs die daarvoor moet worden betaald, wordt nu bepaald door MNO Vervat.
Gedeputeerde Janssen licht toe dat het meerwerk wordt betaald op basis van de eenheidsprijzen, die in de offerte bij aanbesteding zijn vastgelegd.
D66 (Van Wageningen) stelt dat er voor bepaalde werkzaamheden, zoals de aanleg van een ecoduct, geen eenheidsprijzen bestaan en wel degelijk sprake is van meerwerk. Hij wijst op het ecoduct.
Ambtelijk wordt, door de heer Lücker, uitgelegd dat het meerwerk dat aan MNO Vervat is toegekend ten gevolge van de beroepen die zijn toegekend, zoals het ecoduct, 32,6 miljoen Euro bedraagt.
Gedeputeerde Janssen geeft vervolgens aan, dat een aanbestedingsprocedure een jaar of zelfs langer kan duren. Hij geeft vervolgens aan, dat de twee vragen van de heer Uringa via de Griffie zullen worden doorgeleid naar het nieuwe College.
De Gedeputeerde is van mening dat de aangereikte informatie voldoende is om tot een beoordeling te komen in het kader van de RGP.
De verdiepte ligging Vaesrade is - zowel procesmatig als financieel - niet meer in te plannen.
De Gedeputeerde geeft aan dat kolom 1 van de berekeningen van D66 klopt. De overige cijfers zijn echter speculatief.
Het is aan de nieuwe coalitie om de situatie rondom de op- en afrit van de A76 bij Nuth opnieuw te beoordelen.
De Gedeputeerde dankt de commissie voor deze constructieve vergadering en wenst de Staten en de nieuwe Gedeputeerde veel succes met dit complexe dossier.
De **voorzitter** dankt de Gedeputeerde en wenst hem veel succes in zijn verdere loopbaan.

Conclusie / advies: De agendapunten zijn voldoende besproken en zullen als behandelstuk worden doorgeleid naar PS. Ten aanzien van agendapunt 3.2 sluit de Commissie zich aan bij de aanbevelingen van de Controlecommissie. De fracties CDA en VVD kunnen echter het advies van de Controlecommissie, onder punt c, niet delen terwijl de PVV wel behoefte heeft aan de onder punt b genoemde historische geschiedschrijving.

3.2 Concept Statenvoorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur inzake Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 incl. onderzoeksrapport d.d. 11 juni 2012
Dit punt is integraal behandeld bij agendapunt 3.1. Zie conclusie bij agendapunt 3.1.

4 Informerende stukken
De hieronder genoemde informerende stukken zijn integraal behandeld bij agendapunt 3.1.

4.1 Bestuurlijk overleg Buitenring Parkstad, brief van Gemeente Kerkrade d.d. 31 mei 2012
4.2 Nadere informatie en notitie advisering PCOL rond Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gouverneur Bovens d.d. 6 juni 2012
4.3 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, behandeling moties, brief van gemeente Nuth d.d. 12 juni 2012
4.4 Variant Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen, brief van Stichting Milieufederatie Limburg d.d. 11 juni 2012
4.5 Verslag PCOL betreffende Ontwerp Inpassingsplan voor Buitenring Parkstad Limburg, email namens voorzitter PCOL d.d. 14 juni 2012
4.6 Buitenring in relatie tot Provincie, gemeente Kerkrade en volkstuinenvereniging, e-mail van volkstuinenvereniging Dentgenbach d.d. 14 juni 2012
4.7 Het wordt tijd voor de Buitenring, brief Bouwend Nederland Afdeling Limburg Zuid d.d. 21 juni 2012
4.8 Buitenring Parkstad Limburg / Onderzoek Ecorys, brief Fietsersbond d.d. 13 juni 2012 (ontvangen via mail d.d. 24 juni 2012
4.9 Buitenring: aanvullende informatie voor de behandeling: Motie 5 Verdiepte ligging Vaesrade, Motie 3 Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76 en Aansluiting Nuth, e-mail van hr. Schrijvers Nuth d.d. 25 juni 2012
4.10 Statement van de samenwerkende Parkstad ondernemers over de Buitenring, e-mail namens de ondernemers op Bedrijventerreinen in Parkstad d.d. 26 juni 2012
4.11 Audit aanbesteding Ontwerp- en Bouwcontract Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gedeputeerde Staten d.d. 26 juni 2012

5 Rondvraag en sluiting

Er zijn geen vragen voor de rondvraag. De vergadering wordt om 23.15 uur gesloten.

De Commissie voornoemd,

M. Bosch Voorzitter

W. Voorter Commissiegriffier

Statencommissie
Ruimte en Infrastructuur

De leden van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur

De leden van Gedeputeerde Staten

Griffie		**Behandeld**	P.J.F. Steeghs
Ons kenmerk	2012/28028	**Telefoon**	(043) 389 88 15
		Fax	(043) 389 88 33
		Email	pjf.steeghs@prvlimburg.nl
Uw kenmerk		**Maastricht**	7 juni 2012
Bijlage(n)	div	**Verzonden**	7 juni 2012

Onderwerp
Vergaderstukken Extra vergadering Statencommissie Ruimte en Infrastructuur op 15 juni 2012

Geachte leden van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur en van Gedeputeerde Staten,

De geplande extra commissievergadering Ruimte en Infrastructuur op vrijdag 15 juni a.s. om 14.00 uur zal, in verband met de mogelijk grote publieke belangstelling, niet plaatsvinden in de Veldekezaal maar in de Statenzaal van het Gouvernement. In verband met een mogelijk op 15 juni in te plannen extra Statenvergadering (het Presidium dient hierover nog te beslissen) kan bovendien het aanvangstijdstip van de vergadering nog gewijzigd worden. Houdt hiervoor uw email in de gaten.

Als enige onderwerp staat geagendeerd: Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012. Bijgevoegd treft u het betreffende Statenvoorstel (brief van Gedeputeerde Staten d.d. 5 juni 2012) inclusief de volgende bijlagen (in zwart-wit; kleurenversies zijn op PSonline beschikbaar) aan:
- Ontwerp-besluit PS
- Externe veiligheid/verantwoording groepsrisico
- Financiën
- Voortgang project Buitenring

Daarnaast is de Nota van Verantwoording als bijlage opgenomen. Hierin wordt duidelijk aangegeven op welke punten het nu voorliggende Inpassingsplan verschilt ten opzichte van het Inpassingsplan dat op 8 oktober 2010 door Provinciale Staten is vastgesteld.

De Nota van Zienswijzen (NvZ 2010 en Aanvullende NvZ 2012), de Nota van Wijzigingen en het geactualiseerde Provinciaal Inpassingsplan zijn vanwege hun omvang niet meegestuurd: Deze documenten zijn vanaf vrijdag 8 juni te raadplegen op de site van de Buitenring via de volgende link: http://www.buitenringparkstad.nl/?id=168.

Alle stukken liggen tevens (op papier) ter inzage bij de Griffie.

Het College van GS heeft in de vergadering van dinsdag 5 juni ingestemd met het Statenvoorstel c.a., met dien verstande echter dat een aantal extra maatregelen zal worden getroffen die de stikstofdepositie verder zullen terugdringen, en dat enkele vragen over de systematiek en uitgangspunten van de MKBA aan Ecorys zijn gesteld. Dit heeft tot gevolg dat de Passende Beoordeling (deelrapport 8b) en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA, deelrapport 03) pas uiterlijk 11 juni ter beschikking zijn. Waar dit gevolgen heeft voor reeds aangeleverde nota's en rapporten is toegezegd dat duidelijk zal worden aangegeven welke documenten op welke punten zijn aangepast.

Met vriendelijke groet,

M.T. Bosch
Voorzitter van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur

VOORLOPIGE AGENDA
voor de Extra vergadering van 26 juni 2012

1 **Opening, mededelingen voorzitter en vaststelling agenda**

2 **Spreekrecht burgers**

3 **Statenvoorstellen**

3.1 **G-12-022-1 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012, Statenvoorstel met gewijzigd ontwerpbesluit en brief van Gedeputeerde Staten d.d. 12 juni 2012**

3.2 **Concept Statenvoorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur inzake Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012** inclusief onderzoeksrapport Inpassingplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012 (in het kader van de Regeling Grote Projecten)

4 **Informerende stukken (allen te betrekken bij agendapunt 3.1)**

4.1 Bestuurlijk overleg Buitenring Parkstad, brief van Gemeente Kerkrade d.d. 30 mei 2012

4.2 Nadere Informatie en notitie advisering PCOL rond Buitenring Parkstad Limburg, brief van Gouverneur Bovens d.d. 6 juni 2012

4.3 Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, behandeling moties, brief van Gemeente Nuth d.d. 12 juni 2012

4.4 Variant Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen, brief van Stichting Milieufederatie Limburg d.d. 11 juni 2012

4.5 Verslag PCOL betreffende Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg, email namens voorzitter PCOL d.d. 14 juni 2012

4.6 Buitenring in relatie tot Provincie, gemeente Kerkrade en volkstuinenvereniging, e-mail van Volkstuinenvereniging Dentgenbach d.d. 14 juni 2012

4.7 Het wordt tijd voor de buitenring, brief Bouwend Nederland Afdeling Limburg Zuid d.d. 21 juni 2012

4.8 Buitenring Parkstad Limburg / onderzoek Ecorys, brief Fietsersbond d.d. 13 juni 2012 (ontvangen via email 24 juni 2012)

5 **Rondvraag en sluiting**

Statencommissie
Ruimte en Infrastructuur

De leden van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur

De leden van Gedeputeerde Staten

Griffie		**Behandeld**	P.J.F. Steeghs
Ons kenmerk	2012/29062	**Telefoon**	(043) 389 88 15
		Fax	(043) 389 88 33
		Email	pjf.steeghs@prvlimburg.nl
Uw kenmerk		**Maastricht**	12 juni 2012
Bijlage(n)	div	**Verzonden**	12 juni 2012

Onderwerp
Nazending bundel Extra vergadering Statencommissie Ruimte en Infrastructuur op 15 juni 2012

Geachte leden van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur en van Gedeputeerde Staten,

Zoals reeds aan u gemeld zal de geplande extra commissievergadering Ruimte en Infrastructuur op vrijdag 15 juni a.s. om 14.00 uur plaatsvinden in de Statenzaal van het Gouvernement.

Als enige onderwerp staat geagendeerd: Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012. Bij de verzending van de vergaderbundel op 7 juni jl. heeft u ontvangen: Statenvoorstel G-12-022 (brief van Gedeputeerde Staten d.d. 5 juni 2012, verzonden 7 juni 2012) inclusief bijlagen: Dit stuk komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt het Gewijzigde Statenvoorstel G-12-022 (brief van Gedeputeerde Staten d.d. 5 juni 2012, verzonden 12 juni 2012) met de bijlagen. In de brief wordt uitgelegd op welke punten het Statenvoorstel gewijzigd is. Omdat de (reeds toegezonden) bijlagen 2 t/m 5 niet gewijzigd zijn sturen we u deze niet nogmaals toe.

De Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de Nota van Wijzigingen 2010-2012 zijn wel gewijzigd. Deze stukken kunt u, evenals de ongewijzigde Nota van Zienswijzen 2010, behalve via de eerder verstrekte linken, nu ook rechtstreeks op PSonline raadplegen.

De gewijzigde Toelichting 2012 - onderdeel van het Provinciaal Inpassingsplan - is niet, zoals in de brief van GS vermeld, te raadplegen via PSonline, maar net als de andere onderdelen van het PIP te raadplegen via de volgende link: http://www.buitenringparkstad.nl/?id=168.

Alle stukken liggen tevens (op papier) ter inzage bij de Griffie.

Daarnaast hebben we met betrekking tot de Buitenring Parkstad enkele ingekomen stukken ontvangen die we met deze nazending meesturen zodat u ze desgewenst als bespreekstuk kunt betrekken bij de beraadslaging: zie agendapunt 4.1 t/m 4.3.

Het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 is op 11 juni eveneens besproken in de Controlecommissie. De Controlecommissie heeft een aantal aanbevelingen geformuleerd welke zijn opgenomen in het Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg dat u eveneens aantreft in deze bundel. Een voorzet voor het Statenvoorstel dat in het kader van de Regeling Grote Projecten door de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur aangeboden dient te worden aan PS, zal zo spoedig mogelijk via email aan u worden toegezonden (agendapunt 3.2).

Met vriendelijke groet,

M.T. Bosch
Voorzitter van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur

Agendapunt 2

Ontwikkelingsmaatschappij Parkstad Limburg

Statement van het gezamenlijk bedrijfsleven over de Buitenring Parkstad Limburg

Het bedrijfsleven in Parkstad acht de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg noodzakelijk:

- **Een betere ontsluiting van bedrijventerreinen leidt tot een economische impuls.**
  De bestaande bedrijven en bedrijventerreinen zijn de economische motor van Parkstad Limburg. Parkstad is 37 bedrijventerreinen rijk, met 1700 bedrijven en deze bedrijven zorgen voor bijna 30.000 arbeidsplaatsen. Het belang van de bedrijventerreinen is groot en neemt de komende jaren toe. Door een betere ontsluiting van bestaande bedrijven en bedrijventerreinen door de Buitenring zullen bedrijven en bedrijventerreinen een nieuwe impuls krijgen. De Buitenring draagt - in belangrijke mate - bij aan de kansen voor nog te herstructureren bedrijventerreinen.

- **Een betere ontsluiting van attracties leidt tot een economische impuls.**
  Leisure is een belangrijke steunpilaar van de regionale economie. Naar verwachting zal het bezoekersaantal van de grote attracties in Parkstad de komende jaren doorgroeien tot 8 miljoen. De Buitenring Parkstad Limburg maakt dit mogelijk! Daarnaast kan de regio zich, door het positioneren van de Buitenring Parkstad als leisure-ring, profileren en onderscheiden als attractie(f).

- **Buitenring Parkstad Limburg werkt als een structuurversterkend element**
  De Buitenring Parkstad draagt aanmerkelijk bij in het tot stand brengen van een veel eenduidiger verkeers- en stedenbouwkundige structuur voor het stedelijk gebied van de Parkstad regio. Dat is goed voor de zakelijke en toeristische bezoekers van Parkstad en voor het verminderen van zoekverkeer. Er is winst voor de betreffende woonwijken: minder geluidoverlast van doorgaand (vracht)verkeer, minder uitstoot van schadelijke stoffen en een hogere verkeersveiligheid door de afname van verkeer.

Deze visie wordt onderschreven door de Kamer van Koophandel Limburg, de Limburgse Werkgeversvereniging, MKB-Limburg, de ondernemersvereniging voor eigen vervoerders en verladers EVO, de brancheorganisatie Transport en Logistiek Nederland en de Ontwikkelingsmaatschappij Parkstad Limburg. De volgende ondertekenaars vertegenwoordigen de ruim 1700 bedrijven op bedrijventerreinen in Parkstad en de toeristische attracties.

L.P.G. Peters
Voorzitter Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum

W.C.H. Sijstermans
Voorzitter Industriële Kontakt-groep de Beitel

A.P.J. Kijk in de Vegte
Voorzitter Industriële Kring Heerlen-Noord

G.P.W. Hilhorst
Vice-voorzitter Samenwerkende de Bedrijventerreinen Kerkrade

R.L.W.J. Beckers
Ondernemersvereniging Strijdhagen Abdissenbosch

L.A.J.M. Zeegers
Manager Woonbouvelard Heerlen namens Parkstad Attractief

P.H.C.L. Hinskens
Voorzitter Belangengroep en Bedrijventerreinen Nuth

P.J.J. Gehlen
Voorzitter Regiobestuur TLN Limburg / voorzitter Ondernemers-vereniging Willem Sophia

E.M.J. Drijkoningen
Directeur Ontwikkelingsmaatschappij Parkstad Limburg

J.A.M.J. Franssen
Voorzitter bedrijvenplatform Buitenring Parkstad

De ondertekenaars vertegenwoordigen:

HEERLEN	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Autoboulevard (De Vrank)	899		
	Avantis	400		
	Baaks-Soureth	203		
	Bedrijvenstrook Heerlerbaan	165		
	Beitel	2700		
	C-mill	1107		
	Coriopolis	996		
	De Kissel	344		
	De Koumen	1561		
	Emma (Heerlen)	235		
	In de Cramer	902		
	Nieuw Einde	119		
	Prinsenstraat e.o.	119		
	Smitzerveld	288		
	Ten Esschen	239		
	Trilandis	531		
	Weggebekker	15		
	Wijngaardsweg	488		
	Totaal	**11311**	=	**20,1% van de werkgelegenheid in Heerlen**
BRUNSSUM	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Bouwberg	778		
	Emma (Brunssum)	225		
	Hendrik e.o.	147		
	Houserveld (Haefland)	282		
	Ora Et Labora	9		
	Rode Beek	236		
	Totaal	**1677**	=	**26,4% van de werkgelegenheid in Brunssum**
KERKRADE	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Dentgenbach	2639		
	Euregiopark	381		
	Haanrade Worm	174		
	Julia	815		
	Rodaboulevard (Locht)	684		
	Spekholzerheide	1809		
	Willem Sophia	829		
	Totaal	**7331**	=	**48,3% van de werkgelegenheid in Kerkrade**
LANDGRAAF	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Abdissenbosch	1495		
	Rukkenerweg	78		
	Strijthagen	1970		
	Totaal	**3543**	=	**39,1% van de werkgelegenheid in Landgraaf**
NUTH	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	De Horsel	2552		
	De Reuken	156		
	De Steeg	243		
	Totaal	**2951**	=	**44,7% van de werkgelegenheid in Nuth**
SIMPELVELD	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Bocholtzerweg	270		
	Totaal	**270**	=	**16,5% van de werkgelegenheid in Simpelveld**
VOERENDAAL	**Bedrijventerrein**	**Werkgelegenheid**		
	Lindelaufer Gewande	273		
	Totaal	**273**	=	**16,7% van de werkgelegenheid in Voerendaal**

ATTRACTIES/ LEISURE	Werkgelegenheid	bezoekers 2008	Schatting bezoekers 2014
SNOWWORLD	380	1.000.000	1.500.000
KASTEEL HOENSBROEK	40	100.000	100.000
INDUSTRION	35	75.000	250.000
GAIA	100	450000	750.000
MILJOENENLIJN ZLSM	7	65.000	100.000
MONDO VERDE WERELDTUINEN	60	70.000	300.000
WOONBOULEVARD HEERLEN	900	3.500.000	5.000.000
TOTAAL	**1522**	**5.260.000**	**8.000.000**

De ondertekenaars vertegenwoordigen de volgende werkgevers via OPL:

APG
Arcus College
Atrium MC Parkstad
Avantis GOB NV
AZL
Baat Accountants en Fiscalisten
BAM Civiel Zuidoost
Bouwbedrijven Jongen / VolkerWessels Bouw&Vastgoedontwikkeling Zuid B.V.
CBS
Cofely Zuidoost
Continium Discovery Center
Deloitte
DSM Limburg bv
GaiaPark B.V.
Hogeschool Zuyd
van Hooren drukkerij en repro bv
Innovo
Integrated Business Consultancy
Kamer van Koophandel Limburg
Kasteel Hoensbroek
L1 Radio-TV
LICOM nv
Limburgse Werkgevers Vereniging
Holding L'Ortye bv
Maecon nv
MeanderGroep Zuid-Limburg
Media Groep Limburg
Media Profile BV
van Melick Horeca BV
Mondriaan Zorggroep
Nouville Ontwikkelaars
Obvion
Onderwijsstichting MOVARE
Open Universiteit Nederland
Parkstad Limburg Theaters
Rabobank Parkstad Limburg
NV Reinigingsdiensten Rd4
RM Interactive
Roda JC
Rompelberg & Ruiter Advocaten
Schrijen Lippertz Huntjens B.V.
Sevagram
Sigrano Nederland BV
Snowworld
Stichting Voortgezet Onderwijs Parkstad Limburg
Thuis & Partners
Universiteit Maastricht
Vebego Int. BV
Vermeulen | Brand Design
VVV Zuid-Limburg
Weller
Wonen Heuvelsteden
Woonboulevard Heerlen
Woonpunt Parkstad
3W Vastgoed
Van Zandvoort Media B.V.
Zuid-Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Agendapunt 2

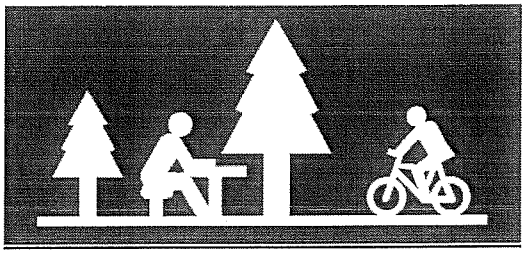

Het wordt tijd voor de buitenring!

Statement van de ondernemers van het Platform Toerisme van Parkstad

De kansen en mogelijkheden van dit grootstedelijk gebied zijn behoorlijk. We liggen goed, ook internationaal. Er wonen veel mensen. Er is genoeg te doen. Economisch is er genoeg perspectief.

Leisure is een belangrijke steunpilaar van deze regionale economie. Naar verwachting zal alleen al het bezoekersaantal van de grote attracties in Parkstad de komende jaren doorgroeien naar 8 miljoen.

We zijn dus helemaal niet pessimistisch. Maar er moet wel wat gebeuren aan de ontsluiting van Parkstad. Die is slecht, onoverzichtelijk en chaotisch. Vooral de oostkant van Parkstad is heel slecht bereikbaar. Je moet er de weg heel goed kennen, om je er te kunnen oriënteren.

De Buitenring betekent voor de Leisure sector een betere bereikbaarheid van de toeristische attracties. Ook de spin off voor de totale toeristische sector en het hieraan gerelateerde ondernemerschap, wordt hierdoor enorm versterkt.

Als je sneller op alle plekken van Parkstad kunt komen, zul je er ook sneller gaan wonen, zul je er sneller een bedrijf beginnen, zul je er sneller naar toeristische attracties gaan.

Dan komt er weer de dynamiek in de stad, waarmee we mensen aantrekken, binden en boeien. Dan krijgen we vernieuwing en verjonging.

En een dynamische Parkstad is wat wij nodig hebben. Een dynamische Parkstad trekt altijd mensen aan - jong en oud - en houdt mensen vast. En als we die mensen in huis hebben, trekken we nog meer werk aan. En komen er meer bezoekers.

De Buitenring verbindt als 'Leisure ring' de unieke Leisure kwaliteiten van Parkstad: van attracties, toerisme, grootschalige retail, horeca, evenementen en cultuur tot parken, natuur en uitloopgebieden.

Parkstad wordt daarmee definitief het attractie(ve) deel van het toeristisch product Zuid Limburg.

Kortom: het wordt echt tijd voor de buitenring!

Parkstad, 26 juni 2012

Via het platform Toerisme van Parkstad hebben de afgelopen weken 271 ondernemers hun stem laten horen VOOR de Buitenring.

Namens deze ondernemers,

L.A.J.M. Zeegers
Manager Woonbouvelard Heerlen
Bestuurslid Stichting Parkstad Attractief

Boels
Zanders
Advocaten

PLEITNOTA

van mr. H.H.B. LAMERS

Zitting Provinciale Ruimte en Infrastructuur

Rolnummer

Zitting 26 juni 2012 te 18.30 uur

Namens:

Exploitatiemaatschappij L'Ortye Hommert BV,
gevestigd te Hoensbroek,
gemachtigde: mr. H.H.B. Lamers

Cliënte (verder: L'Ortye) heeft gronden in het gebied waar een deel van de buitenring is geprojecteerd. Tussen L'Ortye en de provincie heeft minnelijk overleg plaatsgevonden over een voor de aanleg van de buitenring noodzakelijke grondruil. Dat overleg heeft geleid tot afspraken die zijn neergelegd in de brief van GS van Limburg van 12 mei 2011. L'Ortye heeft deze brief voor akkoord getekend, **bijlage 1**.
De provincie verwerft 9,12 ha grond en L'Ortye verwerft 3,9 ha grond. Deze ruil is vervolgens vastgelegd in de akte tot ruiling van onroerende zaken (**bijlage 2**).

Wat houden die afspraken, voor zover nu van belang, in?

Volgens die akte zal L'Ortye de gronden die zij in ruil ontvangt gebruiken ten behoeve van winning van oppervlaktedelfstoffen.
Volgens diezelfde akte van ruiling, zie artikel 13.1 zal de provincie zich inspannen om L'Ortye een ontgrondingsvergunning te verstrekken "inclusief een door en voor rekening van de provincie op te stellen Provinciaal Inpassingsplan".

Al in juni 2011 heeft L'Ortye een ontgrondingsvergunning aangevraagd.
De doorlooptijd van de afwikkeling van de ontgrondingsvergunningaanvraag van 6 maanden is inmiddels al lang verstreken. Voor de verlening van de ontgrondingsvergunning op grond van artikel 10 lid 2 van de Ontgrondingenwet is een passende bestemming noodzakelijk. Bestudering van het aangepaste ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan leert dat in dat plan de ontgrondingslocatie in het geheel niet is opgenomen, zulks in strijd met de gemaakte afspraken. Redenering is blijkbaar dat enkel het tracé van de buitenring is bestemd en de ontgrondingslocatie daarbuiten valt.

Daar waar L'Ortye aan haar verplichting heeft voldaan, komt de provincie deze (vooralsnog) niet na.

In de wandelgangen heeft L'Ortye vernomen dat de ontgrondingslocatie door middel van een apart Provinciaal Inpassingsplan zal worden bestemd. Is dat echter een optie?

Ten eerste duurt het dan nog langer voordat de ontgrondingsvergunning kan worden verleend. Onduidelijk is wanneer het betreffende Provinciaal Inpassingsplan in procedure wordt gebracht.
Ten tweede kan dan discussie ontstaan over de vraag of bij het bestemmen van de ontgronding er sprake is van een provinciaal belang als bedoeld in artikel 3.26 Wro dat het vaststellen van een Provinciaal Inpassingsplan rechtvaardigt. Als een dergelijk belang niet aanwezig is, is L'Ortye afhankelijk van de gemeentelijke overheid met wie geen contractuele afspraken zijn gemaakt.

Namens L'Ortye wordt er derhalve alsnog voor gepleit dat in dit Provinciaal Inpassingsplan de ontgrondingslocatie wordt opgenomen, zoals partijen dat ook steeds voor ogen heeft gestaan. Het doorschuiven naar een volgend Inpassingsplan dan wel naar een bestemmingsplan is voor L'Ortye te risicovol en daarom ook onacceptabel. Acceptabel alternatief is slechts dat op zo kort mogelijke termijn een separaat Provinciaal Inpassingsplan in procedure wordt gebracht om ook op die wijze de vergunningaanvrage voor de ontgrondingsvergunning vlot te trekken.

Mr. H.H.B. Lamers
26 juni 2012

Boels
Zanders
Advocaten

Bijlage 1

provincie limburg

L'Ortye B.V.
De Koumen 72
6430 AB HOENSBROEK

Afdeling	INFRA	**Behandeld**	F. Span
Ons kenmerk	CAS201100006489	**Telefoon**	(043) 389 7546
	DOC201100062733	**Fax**	
		Email	fwm.span@prvlimburg.nl
Uw kenmerk		**Maastricht**	12 mei 2011
Bijlage(n)		**Verzonden**	13 mei 2011

Onderwerp
Grondruil

In vervolg op onze besprekingen delen wij u hierbij mee gebruik te maken van de door u voorgestelde grondruil onder de navolgende condities:

1. De Provincie verwerft door ruil 8,12 ha grond van L'Ortye die noodzakelijk is voor de realisatie van de buitenring (weg + berm + stook natuurcompensatie) zoals aangegeven op bijlage 1;
2. L'Ortye verwerft door ruil 3,6 ha grond van de Provincie, gelegen aan de noordzijde van de buitenring ter hoogte van Vaesrade, zoals eveneens aangegeven op bijlage 1;
3. De Provincie spant zich in om voor de door L'Ortye te verwerven gronden een ontgrondingsvergunning te verstrekken (incluis Provinciaal Inpassings Plan). De looptijd van de ontgrondingsvergunning is 7 jaar;
4. De bestemming van deze gronden ná ontgronding en afwerking is "agrarisch gebied met landschappelijke waarde". De provincie betaalt een bijdrage van € 50.000 aan L'Ortye ten behoeve van een natuurlijke inrichting van deze gronden (dus voor de natuurlijke inrichting van 3,6 ha). Betaling van deze bijdrage vindt plaats op het moment dat met de daadwerkelijke natuurlijke inrichting een aanvang wordt gemaakt. L'Ortye stelt hiervoor een door de Provincie te accorderen inrichtingsplan op;
5. Tot uiterlijk een jaar na ondertekening van de overeenkomst waarin partijen deze afspraken vastleggen, doch uiterlijk tot 1 juli 2012, heeft L'Ortye de mogelijkheid om de bestaande groeve overeenkomstig de vigerende vergunning op te vullen, met uitzondering van het gedeelte waar het tracé + berm gelegen is. (Daartoe vindt een inmeting plaats);
6. De ruil vindt verder met gesloten beurs c.q. geen verrekening van verdere kosten plaats. L'Ortye neemt alle verplichtingen van de provincie jegens de vorige eigenaar over. Dit betekent dat in geval

van ontgronding, L'Ortye de vorige eigenaar (Dautzenberg) een vergoeding betaalt overeenkomstig artikel 9 van de akte van Levering zoals opgenomen in bijlage 2 van deze brief. Kosten en vergoedingen gepaard gaande met het aanvragen van ontgrondingsvergunningen en eventuele planschade en/of nadeelcompensatie zijn voor rekening van L'Ortye. Kosten voor procedures zijn voor rekening van de Provincie;

7. Noodzakelijke natuurcompensatie in relatie tot de buitenring blijven voor rekening van de Provincie;
8. Het beroep van L'Ortye tegen de vaststelling van het PIP Buitenring Parkstad Limburg wordt uiterlijk bij ondertekening van de vervolg-overeenkomsten ingetrokken;
9. In het onverhoopte geval dat – ondanks de inspanning van de provincie – het niet mogelijk is om een ontgrondingsvergunning te verstrekken, dan betaalt de Provincie aan L'Ortye een bedrag van € 250.000,-- Alsdan heeft er enkel een ruil van gronden plaatsgevonden. Dit bedrag is te beschouwen als een afkoopsom waarbij volledige kwijting heeft plaatsgevonden.

Wij verzoeken u binnen twee weken deze brief voor accoord getekend aan ons te retourneren.
De Provincie zal u vervolgens op korte termijn de concept-overeenkomsten toesturen en ziet uw aanvraag ontgrondingsvergunning op korte termijn doch uiterlijk 1 juli a.s. tegemoet.
Partijen streven er naar om alle hieruit voortvloeiende overeenkomsten af te ronden en te ondertekenen vóór 1 juli 2012.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

H.M. Kersten

Voor accoord,

D.H.M. L'Ortye

Vg.T. L'Ortye

Datum 25-5-2011

Bijlage 1 : overzicht te ruilen eigendommen
Bijlage 2 : Akte van Levering (Dautzenberg – Provincie Limburg)

Boels
Zanders
Advocaten

Bijlage 2

AKTE TOT RUILING VAN ONROERENDE ZAKEN
ten behoeve van het project Buitenring Parkstad Limburg (FCL 70068)

De ondergetekenden:

1. De **provincie Limburg**, gevestigd te Maastricht, feitelijk gevestigd Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (postadres: Postbus 5700, 6202 MA Maastricht) dan wel voor zover het hun publiekrechtelijke bevoegdheden betreft het College van Gedeputeerde Staten van Limburg, ten deze vertegenwoordigend door de heer Gerardus Joseph Johannes **Vanwersch**, ambtenaar in dienst van de provincie Limburg, hoofd Grondbedrijf, geboren op 20 juni 1956 in Heerlen, wonende te 6285 AX Epen, Burg. Mr. W.J. Merckelbachlaan 9, krachtens machtiging van de Commissaris van de Koningin in de provincie Limburg verleend bij besluit van 18 oktober 2007, ter uitvoering van het besluit van Gedeputeerde Staten van Limburg van 18 oktober 2007, Provinciaal Blad 2007/75

hierna genoemd **"Comparant sub 1 "**,

2. Exploitatiemaatschappij L'Ortye Hommert B.V., gevestigd te Hoensbroek, feitelijk gevestigd Koumen 72, 6433 KE Hoensbroek (postadres: Postbus 94, 6430 Ab Hoensbroek), ingeschreven in het handelsregister onder nummer 14044763 en ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigt door de heer J.H.M. L'Ortye, geboren Heerlen op 14 juni 1976, woonachtig te Maastricht, Abtstraat 1b01, 6211 LS Maastricht en mevrouw V.G.J. L'Ortye, geboren te Heerlen op 30 december 1972, woonachtig te Maastricht, Wilhelminasingel 33, 6221 BE Maastricht

hierna genoemd **"Comparant sub 2 "**,

verklaren het navolgende te zijn overeengekomen:

Comparant sub 2 verklaart in ruil af te staan en in eigendom over te dragen aan Comparant sub 1 die verklaart in ruil en eigendom over te nemen de percelen kadastraal bekend als:

- gemeente Nuth, sectie H, nummer 13,	groot **0.21.20 ha (grondplannr. 172)**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 15,	groot **0.26.30 ha (grondplannr. 173)**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 1,	groot **0.53.30 ha (grondplannr. 174)**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 2,	groot **0.78.50 ha (grondplannr. 175)**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 18,	groot **6.13.45 ha (grondplannr. 180)**
- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 205,	groot **0.15.85 ha (grondplannr. 194)**
- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 22,	groot **0.02.35 ha (grondplannr. 195)**
- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 208,	groot **0.02.10 ha (grondplannr. 205)**
- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 207,	groot **0.11.95 ha (grondplannr. 206)**
- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 19,	groot **0.26.20 ha (grondplannr. 212)**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 9,	groot **0.06.15 ha**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 11,	groot **0.02.40 ha**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 14,	groot **0.08.10 ha**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 16,	groot **0.10.80 ha**
- gemeente Nuth, sectie H, nummer 17,	groot **0.05.60 ha**

- gemeente Heerlen, sectie T, nummer 25, groot **0.00.85 ha**
- gemeente Schinnen, sectie H, nummer 34, groot **0.02.60 ha**
- gemeente Schinnen, sectie H, nummer 35, groot **0.12.20 ha**
- gemeente Schinnen, sectie H, nummer 36, groot **0.12.70 ha**

totaal circa groot 9.12.60 ha

welk percelen zullen worden aangewend voor de aanleg van infrastructurele werken, natuurcompensatie- / landbouwdoeleinden en in groene kleur en streeparcering aangegeven op de bijgevoegde situatieschets,

hierna te noemen: "object A"

Comparant sub 1 verklaart in ruil af te staan en in eigendom over te dragen aan comparant sub 2 die verklaart in ruil en eigendom over te nemen de navolgende percelen of perceelsgedeelten, kadastraal bekend als:

- gemeente Nuth, sectie H, nummer 3 ged., groot **1.21.11 ha**
- gemeente Nuth, sectie B, nummer 2115, groot **0.86.45 ha**
- gemeente Nuth, sectie B, nummer 1923, groot **1.74.00 ha**
- gemeente Nuth, sectie B, nummer 618 groot **0.13.20 ha**

totaal circa groot 3.94.76 ha

welke percelen als met gele kleur en met ruitarcering op bijgevoegde situatieschets zijn aangegeven, hierna te noemen: "object B"

Enkel in verband ter bepaling van de overdrachtsbelasting c.q. de vrijstelling ervan stellen partijen de waarde van het object A vast op € 282.980,- (zegge: tweehonderd tweeëntachtig duizend negenhonderdentachtig euro) en de waarde van object B op € 232.980,- (zegge tweehonderd tweeëndertig duizend negenhonderdentachtig euro).

TOEGIFT.
Partijen verklaren dat deze ruiling is gesloten onder een bijbetaling door Comparant sub 1 aan Comparant sub 2 van **€ 50.000,-- (zegge: vijftigduizend euro)**

Partijen geven op grond van artikel 104 Kadasterregeling toestemming aan het Kadaster om het nieuwe perceel/ de nieuwe percelen te vormen zonder onderzoek ter plaatse en zonder meting. Partijen stellen aan het Kadaster zodanige, door Partijen goedgekeurde, gegevens ter beschikking dat omtrent de ligging van de grenzen en de rechtstoestand geen twijfel bestaat.

Partijen zijn verder het navolgende overeengekomen:

artikel 1 Notaris

De voor de overdracht vereiste akte van levering zal uiterlijk 31 augustus 2012 of zoveel eerder als partijen overeenkomen worden verleden ten overstaan van een notaris verbonden aan notariskantoor Leussink & Hendriks te Heerlen, of diens plaatsvervanger.

artikel 2 Kosten, rechten en overdrachtsbelasting

Partijen zijn overeengekomen dat de overdracht van deze gronden fiscaal onder het regime van de overdrachtsbelasting vallen. Alle kosten en verschuldigde rechten op deze overeenkomst en de levering vallende komen voor rekening van de Comparant sub 1.

Comparant sub 1 doet voor de verkrijging van het object A een beroep op vrijstelling van de overdrachtsbelasting conform artikel 15 lid 1 letter c van de Wet op Belasting van Rechtsverkeer.

Omdat object B bedrijfsmatig als cultuurgrond wordt geëxploiteerd, doet Comparant sub 2 voor de verkrijging hiervan een beroep op vrijstelling van de overdrachtsbelasting conform artikel 15 lid 1 letter q van de Wet op Belasting van Rechtsverkeer. De belasting die door toepassing van deze vrijstelling niet is geheven, is alsnog door Comparant sub 2 verschuldigd indien voormelde exploitatie als zodanig niet gedurende tenminste tien (10) jaar wordt voortgezet. Comparant sub 1 is ermee bekend dat deze vrijstelling van overdrachtsbelasting vervalt en leidt tot belastingheffing als Comparant sub 2 of zijn rechtsopvolger het verkochte niet gedurende een termijn van ten minste tien (10) jaren op een wijze als bedoeld in deze vrijstelling exploiteert of doet exploiteren. Deze vrijstelling is daarom een voorwaardelijke vrijstelling. Partijen zijn er zich van bewust dat -nu de Comparant sub 2 met instemming en medewerking van de Comparant sub 1- ontgrondingplannen ontwikkelt voor object B, alsnog heffing van overdrachtsbelasting aan de orde kan zijn. Enkel indien Comparant sub 2 als gevolg van deze ontgrondingenplannen alsnog overdrachtsbelasting is verschuldigd, zal Comparant sub 1 deze (naheffing) overdrachtsbelasting (incl. eventuele verschuldigde rente en/of boete) onder overlegging van de betreffende aanslag, prompt aan Comparant sub 2 voldoen.

artikel 3 Betaling

De betaling van de kosten en de overige verschuldigde rechten vindt plaats via het kantoor van de notaris bij het verlijden van de akte van levering. Comparant sub 1 is verplicht het verschuldigde vóór het ondertekenen van de akte van levering te voldoen door storting op de bank- of girorekening van de notaris.

artikel 4 Staat van het geruilde

4.1 Het geruilde zal aan partijen in eigendom worden overgedragen in de staat waarin het zich bij het tot stand komen van deze overeenkomst bevindt, met alle daarbij behorende rechten en aanspraken, zichtbare en onzichtbare gebreken, heersende erfdienstbaarheden en kwalitatieve rechten, en vrij van hypotheken, beslagen en inschrijvingen daarvan.

4.2 Partijen hebben elkaar nog geen kennis gegeven van alle eventueel met het registergoed verbonden lasten uit hoofde van erfdienstbaarheden als dienend erf, van kettingbedingen,

kwalitatieve verplichtingen en overige lasten en beperkingen, kenbaar uit de openbare registers als bedoeld in artikel 3:16 van het Burgerlijk Wetboek en blijkend en/of voortvloeiend uit de (laatste) akte(n) van levering en/of andere akten waarbij vooromschreven rechten werden gevestigd. Partijen aanvaarden uitdrukkelijk die lasten en beperkingen kenbaar uit de openbare registers als hiervoor omschreven, die voor hen uit de feitelijke situatie kenbaar zijn en/of voor hen geen wezenlijk zwaardere belasting betekenen. Indien uit onderzoek bij de openbare registers als hiervoor omschreven, blijkt dat met het geruilde lasten en beperkingen verbonden zijn, die niet voor hen kenbaar waren en die tevens voor hen een wezenlijk zwaardere belasting betekenen, hebben partijen het recht om vóór het verlijden van de akte van levering, mits schriftelijk en onder opgave van redenen aan de wederpartij en notaris mee te delen dat zij die zwaardere belasting niet (voetstoots) aanvaarden. Het staat partijen vervolgens vrij, door een schriftelijke mededeling met bericht van ontvangst aan de notaris en de wederpartij te verzenden, binnen vijf dagen nadat de mededeling van de wederpartij hen heeft bereikt, deze overeenkomst te ontbinden.

4.3 De Comparant sub 1 is voornemens het door hem te verkrijgen registergoed te gebruiken ten behoeve van de aanleg van infra-structurele werken/ ten behoeve van natuurcompensatie-/ landbouwdoeleinden. De Comparant sub 2 is voornemens om het door hem te verkrijgen gedeelte van het geruilde te gebruiken als landbouwgrond c.q. ten behoeve van een project waarbij oppervlaktedelfstoffen worden gewonnen.

4.4 Voor de eigenschappen die voor het voorgenomen gebruik nodig zijn, noch voor gebreken die dat voorgenomen gebruik belemmeren en die aan partijen kenbaar zijn op het moment van het tekenen van deze ruilovereenkomst, staan partijen jegens elkaar niet in.

4.5 Aan partijen is niet bekend dat het geruilde enige verontreiniging bevat die ten nadele strekt van het voorgenomen gebruik of die heeft geleid of naar redelijke verwachting zou kunnen leiden tot een verplichting tot het saneren van het verkochte, danwel het nemen van andere maatregelen.

4.6 Beide partijen kunnen, uiterlijk een maand vóór de datum van het officiële transport, aan een daartoe erkende instelling een opdracht verstrekken voor het verrichten van een nader bodem- en grondwateronderzoek. Voorzover uit het nader opgestelde rapport blijkt dat de grond of het grondwater voor het milieu of de volksgezondheid niet aanvaardbare stoffen bevat, zodanig dat de grond of het grondwater voor koper redelijkerwijs niet aanvaardbaar is te achten, dan heeft de partijen het recht om - zonder dat hij tot schadeloosstelling verplicht is - deze overeenkomst te ontbinden vóór de datum van overdracht door een schriftelijke mededeling met bericht van ontvangst hiertoe te zenden aan de notaris. Onderdeel van object A is groeve ' Hommert'. Comparant sub 1 is er mee bekend dat deze groeve door Comparant sub 2 wordt aangevuld overeenkomstig de vigerende vergunning (zie ook art. 13.3 van deze overeenkomst). Voor de percelen in deze groeve is / zijn de bodemkwaliteit(en) zoals aangegeven in de vergunning maatgevend voor de aanvaarding van het verkochte door Comparant sub 2.

artikel 5 Over- en ondermaat.

Verschil tussen de opgegeven en de werkelijke grootte zal geen aanleiding geven voor verrekening tussen partijen en verleent aan geen van de partijen enig recht. Comparant sub 1 zal er voor zorgdragen dat de nieuwe kadastrale grens van perceel Nuth-H-3 vóór het passeren van de leveringsakte wordt uitgezet.

artikel 6 Feitelijke levering, overdracht aanspraken

De feitelijke levering en aanvaarding van de geruilde objecten vind plaats op de dag van het passeren van de notariële leveringsakte in de staat waarin de objecten zich bij het ondertekenen van deze overeenkomst bevinden, geheel vrij van huur, huurkoop, pacht en/of andere aanspraken tot gebruik, tenzij in de bijzondere voorwaarde(n) van deze overeenkomst anders is overeengekomen.

artikel 7 Lasten en belastingen

Alle zakelijke lasten en belastingen van de geruilde objecten komen ten laste van de inbrengende partij tot en met 31 december van het jaar waarin de akte passeert, zodat hierover geen verrekeningen hoeven plaats te vinden.

artikel 8 Ondeelbaarheid en hoofdelijkheid

De uit deze overeenkomst voor beide partijen jegens elkaar voortvloeiende verbintenissen zijn hoofdelijk en ondeelbaar.

artikel 9 Uitsluiting ontbinding bij levering

Partijen verbinden zich in de akte van levering afstand te doen van het recht om op welke grond dan ook ontbinding van deze overeenkomst te verlangen.

artikel 10 Informatie- en onderzoeksplicht van partijen

10.1 Afgezien van het hiervoor bepaalde, staan partijen er voor in aan elkaar met betrekking tot het geruilde die informatie te hebben gegeven die naar geldende verkeersopvattingen door hen ter kennis van de wederpartij behoort te worden gebracht.

10.2 Partijen aanvaarden uitdrukkelijk dat de resultaten van het onderzoek naar die feiten en omstandigheden die naar geldende verkeersopvattingen tot hun onderzoeksgebied behoren, voor hun risico komen voorzover deze aan de andere partij thans niet bekend zijn.

artikel 11 Domicilie

Deze akte zal berusten, en partijen kiezen terzake van deze overeenkomst domicilie, ten kantore van de in artikel 1 genoemde notaris.

artikel 12 Bekendheid inhoud ruilovereenkomst, medewerking door partijen

12.1 Comparanten verklaren dat zij, voordat zij deze ruilovereenkomst ondertekend hebben, kennis te hebben genomen van de bepalingen en zodanige informatie hebben ontvangen, dat de inhoud en de gevolgen van deze overeenkomst hun voldoende voor ogen staan.

12.2 Comparanten verplichten zich alle redelijk mogelijke medewerking te verlenen teneinde elkaar in staat te stellen deze overeenkomst na te komen.

artikel 13 Bijzondere voorwaarden

13.1 Conform hetgeen partijen zijn overeengekomen in hun brieven d.d. 12/05/2011 (kenmerk CAS201100006489, DOC201100062733) en d.d. 25-05-2011 (kenmerk JHM/ss 11.0476) zal Comparant sub 1 zich inspannen om aan Comparant sub 2 een ontgrondingsvergunning te verstrekken ten behoeve van de percelen in object B, inclusief een door en op kosten van Comparant sub 1 op te stellen Provinciaal InpassingsPlan (PIP). Indien Comparant sub 1 er niet in slaagt een ontgrondingsvergunning te verstrekken, zal Comparant sub 1 een bedrag van € 250.000,-- (zegge: tweehonderdvijftigduizend euro) aan Comparant sub 2 betalen. Alsdan heeft er alleen ruil van gronden plaatsgevonden. Dit bedrag is te beschouwen als een afkoopsom waarbij volledige kwijting heeft plaatsgevonden.

13.2 De bestemming van de percelen in object B na ontgronding en afwerking is "agrarische gebied met landschappelijke waarde". Aanvullend op de toegift en via het kantoor van de passerende notaris betaalt Comparant sub 1 aan Comparant sub 2 per de datum van aktepassering een bedrag van € 50.000,-- (zegge: vijftigduizend euro) ten behoeve van de natuurlijke inrichting van de verkregen gronden. Comparant sub 2 zal binnen 6 maanden na het aflopen van de te eventueel te verkrijgen ontgrondingsvergunning een inrichtingsplan voor deze percelen ter goedkeuring aan Comparant sub 1 voorleggen.

13.3 Comparant sub 2 wordt tot 01 juli 2012 in de mogelijkheid gesteld om de bestaande groeve overeenkomstig de vigerende vergunning op te vullen, een en ander zoals tussen partijen in het terrein is aangewezen en voldoende bekend zodat partijen daarvan geen nadere vastlegging noodzakelijk achten.

13.4 Comparant sub 2 aanvaardt de betalingsclausule ingeval van winning van bodembestanddelen die rust op de kadastrale percelen Nuth-H-3 ged., Nuth-B-2115 en 1923, overeenkomstig artikel 9 uit de akte van levering deel 54057 nummer 60 waarvan een kopie aan deze overeenkomst is gehecht.

13.5 Naast voormelde toegift is Comparant sub 1 een vergoeding verschuldigd voor de kosten van deskundige bijstand ad € 6.819,39 (exclusief BTW) (zegge: zesduizendachthonderdnegentien euro en negenendertigcent) welke vergoeding onder overlegging van een factuur betaalbaar wordt gesteld via het kantoor van de passerende notaris ten tijde van het passeren van de akte.

13.6 De landbouwgronden in object A en alle landbouwpercelen in object B zijn door partijen in gebruik gegeven middels geliberaliseerde pachtcontracten. In afwijking van artikel 6 vindt de feitelijke levering van deze landbouwpercelen plaats aan het einde van het oogstjaar waarin de akte van levering passeert, uiterlijk 31 december 2012. De pachtopbrengsten over oogstjaar 2012 worden niet tussen partijen verrekend.

Aldus opgemaakt en in drievoud getekend te:

Maastricht, d.d. .....
De comparant sub 1,

.....
G.J.J. Vanwersch
Provincie Limburg

Hoensbroek, d.d. .....
De comparant sub 2,

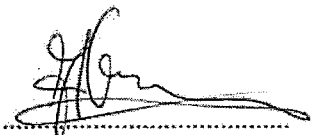

.....
J.H.M. L'Ortye

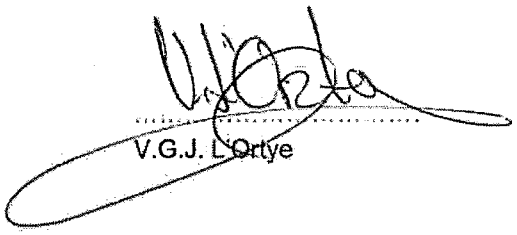

.....
V.G.J. L'Ortye

Nr. RCL12-0061mk

Agendapunt 2

Geachte Commisieleden,

Namens het bestuur SBK (samenwerkende Bedrijven terreinen Kerkrade) geef ik bij deze de visie van de gezamenlijke bedrijven op de bedrijventerreinen van de gemeente Kerkrade. Het betreft in totaliteit 6 bedrijventerreinen met ca. 330 bedrijven en ruim 7000 werknemers (= ca. 43% van de werkgelegenheid in Kerkrade.

De gezamenlijke bedrijventerreinen hebben zich uit gesproken voor de doortrekking van de Dentgenbacherweg naar de Hamstraat en een buitenring 2x2 baans en 100 km. per uur. het standpunt van de gezamenlijke terreinen is niet veranderd, de buitenring moet zo spoedig mogelijk worden aangelegd conform het voorkeurstrace.

De doelstelingen van de Buitenring worden door ons volledig onderschreven:

- het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kernen van Parkstad
- het versterken van de economische positie van Parkstad Limburg en Aken
- het verder ontwikkelen van de ruimtelijke structuur van Parkstad
- het verbeteren met de nationale en internationale verbinding van Parkstad Limburg met de rest van Nederland, Belgie en Duitsland.

Nogmaals De ondernemers van Kerkrade benadrukken de noodzaak van de buitenring.

Natuurlijk zijn er grote economische belangen voor de betreffende bedrijven, net in deze tijd van recessie is bereikbaarheid van bedrijven belangrijk.

Het moet logistiek interessant zijn voor bedrijven om zich te vestigen en respectievelijk in Parkstad te blijven

Het zijn echter niet alleen de economische belangen waarom de bedrijven de buitenring willen.

Ook de leefbaarheid in de wijken waar onze werknemers wonen vinden wij belangrijk, het terug dingen van sluip verkeer door onze wijken waar door de veiligheid wordt verhoogd.

Wij zijn ervan overtuigd dat de buitenring een wezenlijke posietieve bijdrage kan leveren aan de verhoging van de leefbaarheid
binnen onze wijken en economisch een belangrijke impuls is voor onze regio.

Wij roepen bij deze de Provincie Limburg alsmede de gemeente Kerkrade op om de dialoog aan te gaan in het belang van de bedrijven , bedrijvigheid en werkgelegenheid in Parkstad.

Namens bestuur SBK

Marleen Kannekens

Agendapunt 2

Notitie GaiaZOO Zuid Limburg in verband met de commissievergadering Ruimte en Infra betreffende het Provinciaal Inpassingsplan buitenring Parkstad.

d.d. 26 juni 2012 te 18.30 uur.

Hierbij vraag GaiaZOO Zuid Limburg (hierna: GaiaZOO) te Kerkrade uw aandacht voor het navolgende.

Waarom mengt GaiaZOO zich (eerst) thans in de discussie?

GaiaZOO heeft in verband met het eerste PIP haar zienswijzen naar voren gebracht. Aan deze notitie is gehecht de brief van GaiaZOO (**bijlage 1**), naar welks inhoud moge worden verwezen.

Het is evident dat GaiaZOO direct belanghebbende is.

GaiaZOO heeft, daartoe uitgenodigd, ingezet op het bereiken van concrete oplossingen, waarover hieronder nader, maar moet helaas vaststellen dat dit tot op heden niet heeft geleid tot enig resultaat. Wij maken ons, in toenemende mate, zorgen.

Doelstelling van de buitenring

GaiaZOO sluit zich graag aan bij de doelstelling van de buitenring, zoals dat verwoord is in het PIP, aldus:

> **Algemeen**
> "De Buitenring Parkstad Limburg (hierna: BPL en/of Buitenring) vormt een wezenlijke factor in de verdere ontwikkeling van Parkstad Limburg. De BPL moet in feite de slagader gaan vormen voor de verwerkelijking van de ambities van en in de regio" (pagina 7 van 142)
>
> **Bereikbaarheid**
> "De verkeersstructuur plaatst een rem op de economische ontwikkeling en het vestigings- en ondernemingsklimaat. De verkeersstructuur in Parkstad Limburg zorgt niet voor een optimale bereikbaarheid en draagt er op deze manier toe bij dat de economische en werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde." (pagina 8 van 142)
>
> **Specifiek**
> "De verkeersstructuur beperkt de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector. De ambitie bestaat om in Parkstad Limburg, naast Maastricht en het Heuvelland een derde toeristische recreatieve pijler voor Zuid-Limburg te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties (7 grote) is een van de voorwaarden om de toeristisch-recreatieve sector te versterken." (pagina 8 van 142, afgeleid uit Toetsing op doelbereik & MKBA).
>
> **Meer specifiek**
> "De toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg is sterk in ontwikkeling, maar de sector kan niet profiteren van een optimale ontsluiting over de weg. De ontsluiting van de toeristisch-recreatieve attracties schiet op een paar punten tekort. Hierdoor wordt het bezoeken van verschillende attracties ook minder gemakkelijk gecombineerd en lijken kansen om bezoek aan toeristisch-recreatieve

attracties te stimuleren niet te kunnen worden benut. De realisatie van de Buitenring moet zorgen voor een betere ontsluitingsstructuur. Hiermee wordt het vestiging- en ondernemersklimaat voor de toeristischrecreatieve sector in Parkstad Limburg versterkt en worden nieuwe ontwikkelingen in het gebied
optimaal ondersteund.

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

(Tot zover de tekst van het PIP.)

Uiteraard onderschrijft GaiaZOO, en juicht zij volmondig toe, de ambitie van de Provincie en de BPL. GaiaZOO is niet tegen de aanleg van de Buitenring, maar maakt zich wel ernstig, en in toenemende mate, zorgen over haar bereikbaarheid, zowel tijdens de aanleg als na oplevering van de nieuwe weg.

Facts & Figures

GaiaZOO is, in meerdere opzichten een herkenbare, prominente, toeristische speler.

Met bijna drie miljoen bezoekers sinds de opening medio 2005 geniet GaiaZOO in toenemende mate bekendheid in binnen- en buitenland. Jaarlijks ontvangt deze dierentuin vele awards die variëren van *'Mooiste Dierentuin Benelux'* tot *'Leukste Uitje van Limburg'*. Dankzij (inter)nationale mediacampagnes stijgen jaarlijks gestaag onze bezoekersaantallen tot inmiddels 450.000 per jaar (2011). Dagen met 3.000 bezoekers komen wekelijks voor en op topdagen vinden tot 7.000 bezoekers de weg naar de dierentuin.

Verreweg het merendeel van deze bezoekers komt per auto en logischerwijs arriveren deze bezoekers in de ochtenduren om vervolgens in de namiddag het park weer te verlaten. Op een normale dag passeren ca 5 auto's per minuut onze slagboom, op drukke dagen kan dit oplopen tot 12 auto's per minuut oftewel ruim 600 per uur. Het moge duidelijk zijn dat met de jaren en met het toenemen van onze naamsbekendheid ook de met deze gunstige ligging t.o.v. Nederland, België en Duitsland zal op termijn jaarlijks 750.000 bezoekers mogen verwachten.

Duidelijk is ook dat GaiaZOO in het kader van de werkgelegenheid in Parkstad e.o. een belangrijke positie inneemt. Er zijn 60 vaste medewerkers en jaarlijks worden 45.000 "manuren" afgenomen vanuit het uitzendwezen. Evident is dat er veel indirecte werkgelegenheid is nu GaiaZOO zich ten doel heeft gesteld om vooral toeleveranciers in de regio te kiezen.

Daarbij komt de maatschappelijke betrokkenheid sterk tot uiting, bijvoorbeeld doordat diverse maatschappelijke organisaties (Licom, Radar) mensen kunnen inzetten in een werkomgeving binnen GaiaZOO.

Betere ontsluiting?

Een betere ontsluiting van Parkstad door middel van de geplande Buitenring wordt zeer toegejuicht. Hierbij dient echter gelijk te worden opgemerkt dat door de geplande route van de buitenring de huidige parkeerplaats niet meer bereikbaar zal zijn via de huidige entree en dat er ruim 350 parkeerplaatsen verloren gaan door de weg.

Met het verantwoordelijke, provinciale projectteam wordt al geruime tijd overleg gepleegd omtrent de navolgende aandachtspunten, gericht op het belang van GaiaZOO:

1. Een betere ontsluiting na realisering Buitenring;
2. Gegarandeerde bereikbaarheid ten tijde van aanleg Buitenring;
3. Compensatie van de te verliezen parkeerplaatsen vóór aanvang bouwwerkzaamheden. Dit zowel vanwege de parkeerbehoefte alsmede om de hiermee gepaarde gaande parkeeropbrengsten (thans ca. € 250.000,- p/j) gegarandeerd te hebben;
4. Handhaven groene uitstraling GaiaZOO;

Wellicht ten overvloede zij vermeld dat GaiaZOO voor haar inkomsten volledig afhankelijk is van bezoekers (entreebewijzen en afgeleide omzet) en er geen enkele aanvullende inkomstenbronnen (zoals subsidieverstrekking) zijn.

Het overleg met het verantwoordelijke, provinciale projectteam heeft tot op de dag van vandaag niet geleid tot concrete resultaten. Meerdere opties zijn beoordeeld maar een oplossing die recht doet aan de hiervoor geschetste belangen is er niet gekomen. In feite kan vastgesteld worden dat het overleg weliswaar een aantal opties heeft laten zien die een oplossing van het probleem (in verband met het verlies van parkeerplaatsen, niet in verband met de bereikbaarheid) kunnen opleveren, maar geen van de opties is voor Provincie uitvoerbaar, hetzij omdat men de investering in kosten te hoog vindt, hetzij omdat men afhankelijk is van derden.

Aan deze notitie is gehecht de notitie die van Provinciewege is opgesteld (**bijlage 2**), naar welks inhoud eveneens verwezen mag worden. Daaruit is af te leiden dat de hier aangesneden problematiek door GaiaZOO van meet af aan op de kaart is gezet.

Wij maken ons ernstige zorgen over alle genoemde aandachtspunten (die hieronder niet uitputtend worden weergegeven, c.q. uitgewerkt):

Ad1)

De voorgestelde oplossing ter hoogte van het kruispunt Dentgenbacherweg/ Kerkradersteenweg is zeer complex en betekent in onze ogen een zware infrastructurele achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie. Passanten vanaf de Buitenring moeten resp. 1 of 2 rotondes nemen om vervolgens via een ventweg te worden geleid tot een stoplicht dat tevens het uitgaande verkeer uit Kerkrade Centrum moet reguleren. Diezelfde afslag geldt overigens ook voor bezoekers aan datzelfde centrum en in combinatie met de eerdergenoemde parkeerbewegingen die zich concentreren op de ochtend en namiddag zal dit onherroepelijk leiden tot een situatie die tot veel vertraging en dus irritatie zal gaan zorgen. Dit is strijdig met het bestaansargument van de

Buitenring: Parkstad beter bereikbaar maken en de toegankelijkheid van toeristische attracties verbeteren.

Het is tevens gerechtvaardigd om de vraag te stellen of dezelfde afritten gebruikt zullen worden door werknemers en bezoekers/vrachtverkeer van het (nabij gelegen) industrieterrein Dentgenbach. Dat lijkt er wel op, nu immers (ook) een doel van de buitenring is om industriegebieden beter toegankelijk te maken. Het behoeft geen betoog dat dan de realiteit van de getallen laat zien dat er weliswaar een uitbreiding/verbreding van de weg plaatsvindt, maar dat die tevens (veel) intensiever zal worden gebruikt, hetgeen met name (nu het verkeerspunt zich pal voor de voordeur van GaiaZOO bevindt) in het nadeel van (de bereikbaarheid en toegankelijkheid van) GaiaZOO zal zijn.

Wat betreft GaiaZOO: Het lijkt ons uitermate onlogisch dat juist één van de meest succesvolle toeristische attracties in Parkstad door de voorgestelde aanleg juist (voorzienbaar) slechter bereikbaar wordt.

Onbegrijpelijk is dat bij een project met de aard en omvang van de buitenring niet is nagedacht over een (aparte) ingang tot c.q. ontsluiting van GaiaZOO, niet alleen in haar (regionale) belang maar ook ter voorkoming van overlast voor andere weggebruikers.

Ad 2)

Zoals gesteld, verliest GaiaZOO haar huidige entree (inclusief de markante houten loopbrug). Er zal dus een adequate oplossing moeten worden geboden, omdat (een periode van) onbereikbaarheid direct leidt tot lagere inkomsten en voor een bedrijf zonder zware financiële reserves vormt dat direct een bedreiging van het voortbestaan.

De continuïteit van GaiaZOO mag niet op het spel worden gezet. In de recreatieve branche kost het jaren om een goede naam op te bouwen (en daarmee zijn wij goed op weg), maar kan het binnen kort tijd – wanneer de bereikbaarheid een knelpunt gaat vormen – "gedaan" zijn. Het toeristisch publiek hecht zeer grote waarde aan een goede, vlotte, stressloze bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid in de directe nabijheid van de ingang tot het park.

Ad 3)

De te verliezen parkeerplaatsen zullen moeten worden gecompenseerd, hetzij op eigen grond (parkeergarage of parkeerdek) of in de onmiddellijke nabijheid van het park.

Hierover bestaat althans (in uitgangspunt) overeenstemming met Provincie. Na twee jaar van bespreking met het projectteam is de status dat er in de aangenomen prijs geen budget is voor een verhoging van de capaciteit op de huidige parkeerplaats en geen ruimte in de omgeving vanwege conflicterende opvattingen tussen provincie en gemeente. Er is dus nog steeds geen oplossing!

Ad 4)

De kracht van GaiaZOO ligt in haar ruimtelijke, groene en publieksvriendelijke opzet. Dit mag niet worden aangetast door voorbijrazend verkeer en grote lappen asfalt (indien dat te voorkomen valt).

Resumé

Zoals gezegd, is GaiaZOO geen tegenstander van de Buitenring Parkstad Limburg en is er van meet af aan gekozen voor de systematiek van constructief overleg met het provinciale projectteam. Per saldo moet echter worden geconstateerd dat alle voorliggende oplossingen óf een verslechtering van de status quo betekenen óf nog volstrekt onduidelijk zijn.

Anders gezegd: GaiaZOO onderschrijft de doelstelling van de BPL maar plaatst vraagtekens bij de uitvoering.

Evident en voorzienbaar is dat GaiaZOO – dat in de regio een wezenlijk belangrijke positie inneemt – (fors) in de problemen gaat komen wanneer de voorliggende problematiek niet wordt opgelost. Het is dus van levensbelang dat daarvoor een voorziening komt. De vraag die u zich zou dienen te stellen is: "Kunnen wij voor lief nemen dat de existentie van GaiaZOO door de realisering en de komst van de buitenring wordt bedreigd?".

Het lijkt ons uitermate onwenselijk en onlogisch dat de hoofdargumenten voor de feitelijke aanleg van de nieuwe Buitenring omgekeerd evenredig van toepassing zijn op één van de schoolvoorbeelden van succesvolle, toeristische impulsen in Parkstad Zuid-Limburg en wij vragen daarom met klem aandacht voor deze situatie.

Als ik u even mee terug mag nemen naar de hiervoor gedane uitspraak over het aantal te verliezen parkeerplaatsen, namelijk 350, geef ik u extra mee dat er 350 gezinnen minder GaiaZOO kunnen bezoeken. Als we dit afzetten tegen de entreegelden die verloren gaan, betekent dit een exorbitant forse verliespost, terwijl – en dat is nog veel belangrijker – de (noodzakelijke) ontwikkeling (in verband met de exploitatiekosten) en groei van het park (hetgeen voor de toeristische ontwikkeling van Zuid-Limburg van toenemende betekenis is) wordt gefrustreerd.

Wij zijn ons ervan bewust dat het mogelijk is om een tegemoetkoming in planschade te claimen en we zijn ons er ook van bewust dat enige hinder bij het aanleggen van de infrastructuur verhaald kan worden via een nadeelscompensatie. Echter daar ligt niet ons belang.

Onze wens is steeds geweest om een gezamenlijke oplossing te vinden. Nu het planologische regime ons wederom dreigt in te halen, zijn wij voornemens om alsnog beroep in te stellen bij de Raad van State. In eerste instantie hebben we dat niet gedaan, omdat we er op vertrouwden dat de onderhandelingen tot concrete resultaten zouden leiden.

Duidelijk is op dit moment alleen dat niets meer duidelijk is, terwijl op geen enkele wijze rekening is gehouden met de verliespost van GaiaZOO ten opzichte van de economische uitvoerbaarheid van het gehele traject. Ook voor deze rechtsgang willen wij (liever niet) niet kiezen.

Geachte commissie, wij vragen u alsnog een (kleine) wijziging in het tracé van de buitenring te overwegen door de Staten voor te stellen het inpassingsplan gewijzigd vast te stellen ter hoogte van GaiaZOO, rekening houdend met het voorgaande.

Uiteraard zijn wij graag bereid tot een nadere toelichting, voor zover daaraan behoefte mocht bestaan.

Kerkrade, 26 juni 2012
GaiaZOO

Bijlagen

EERSTE OPZET PLAN VAN AANPAK GAIAPARK EN BUITENRING

Inleiding

In de nabijheid van Gaiapark en deels op haar huidige parkeervoorziening wordt een aansluiting van de Buitenring gerealiseerd (zie bijgevoegd kaartje, dat nadrukkelijk nog een concept betreft). Deze aansluiting is onder andere gericht op ontsluiting van het bedrijventerrein Dentgenbach, de bereikbaarheid van Gaiapark en de verbinding naar de steenwegen. De aansluiting biedt Gaiapark vele kansen en mogelijkheden, maar zal ook een deel van haar parkeervoorziening aantasten.
Doel van dit plan van aanpak is om in gezamenlijk overleg tussen Gaiapark en Provincie de route te beschrijven om, ieder vanuit haar belang, zoveel mogelijk een win-win-situatie voor beide partijen te creëren.

Aan dit plan van aanpak kunnen geen rechten worden ontleend. Het is op dit moment de intentie van partijen (Gaiapark en Provincie) om een en ander nader vast te leggen in een overeenkomst (zie hieronder).

Parkeervoorziening

In de groeiprognose Toekomstvisie 2010-2015 gaat Gaiapark uit van een groei van het aantal bezoekers van 450.000 nu naar 750.000 in 2015. Het huidige aantal parkeervoorzieningen (1300 voor personenauto's en 30 voor bussen) zal als gevolg daarvan moeten groeien naar 3.000 respectievelijk 50. De aansluiting Gaiapark van de Buitenring komt deels te liggen op de huidige parkeervoorziening van Gaiapark. Daardoor worden parkeerplaatsen voor personenauto's en parkeerplaatsen voor bussen aangetast. Zodra het ontwerp vastligt, zal de Provincie een inschatting geven van het aantal parkeerplaatsen.

De uitbreiding van de parkeerplaatsen als gevolg van de groeiprognose en de compensatie van de parkeerplaatsen als gevolg van de Buitenring kan niet plaatsvinden op of direct aansluitend aan de huidige parkeervoorziening. Gaiapark en Provincie zijn beide van oordeel dat het derhalve in de rede ligt uitbreiding en compensatie op een nieuwe plek te combineren. Op dit moment lijken de gronden aan de zuidzijde van de Kerkradersteenweg hiervoor het meest geschikt zijn. Hier ligt een min of meer driehoekig perceel dat voldoende mogelijkheden biedt. Nader onderzoek zal echter moeten uitwijzen of de gronden daadwerkelijk geschikt zijn en of de gemeente Kerkrade hieraan medewerking verleent. Een parkeervoorziening op een andere plek wordt daarom niet bij voorbaat uitgesloten.

De nieuwe parkeervoorziening zal in een afzonderlijk bestemmingsplan geregeld moeten worden. Mogelijk kan daarbij aangesloten worden bij de gebiedsontwikkeling in Parkstad. Wanneer de totale omvang (uitbreiding plus compensatie) en de concrete plek van de aldaar te realiseren parkeervoorziening bekend is, zal bezien moeten worden of voor dit bestemmingsplan een m.e.r.-procedure doorlopen moet worden. Voor wat betreft m.e.r.-procedure en bestemmingsplan zal Gaiapark het initiatief nemen en verleent de Provincie ondersteuning en medewerking.
Als eerste stap hierin zal de Provincie, zodra de totale omvang van het aantal parkeerplaatsen bekend is, nagaan of een m.e.r.-procedure nodig is. Gaiapark zal in de eerste helft van april 2010 sonderend spreken met de gemeente Kerkrade. Vervolgens wordt in de hiervoren beschreven zin opgetrokken in het realiseren van de ruimtelijke inpassing van de uitbreiding in een bestemmingsplan.

Grondwallen
De Provincie zal een grondwal realiseren. De precieze omvang en plek worden nog nader bepaald. Het betreft nadrukkelijk geen formele geluidsvoorziening, maar is bedoeld om een informele en onverplichte bijdrage te leveren aan het instandhouden van het rustige karakter van de dierentuin. Als eerste stap zal Gaiapark, zodra de ontwerpen voor de Buitenring vastliggen, een voorstel doen voor een grondwal. De Provincie zal hier dan vervolgens op reageren.

Ontsluiting
Gaiapark zal zich als eerste stap beraden over de wijze waarop zij haar entree gestalte zal geven. Ook over de verbindingen tussen de parkeervoorzieningen en de entree zal Gaiapark zich nog beraden, evenals over de ontsluiting van de parkeerplaatsen in relatie tot de aansluiting Gaiapark. Zodra Gaiapark haar beraad heeft afgerond, stelt ze de Provincie van de resultaten in kennis. Daarbij wordt er wel vanuit gegaan dat de entree (ongeveer) aan de westzijde van het park gesitueerd blijft. Bij de vraag of een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, dient wellicht ook de keuze van de ontsluiting te worden meegenomen.

Financieel
Er worden nog nadere afspraken gemaakt over de financiële inbreng bij de onderzoeken en over de concrete compensatie.

Gemeente Kerkrade
Het is van belang dat beide partijen (Gaiapark en Provincie) ook de gemeente Kerkrade bij de verdere planontwikkeling betrekken en weten te overtuigen van de win-win-situatie, die niet alleen voor Gaiapark en Buitenring, maar ook voor de toeristische potenties van Kerkrade ontstaan. Nader bezien zal worden of Kerkrade ook partij is in een nader op te stellen overeenkomst. Als eerste stap zal, zoals hierboven al weergegeven, Gaiapark sonderend met de gemeente praten.

Tijdpad
Het ligt in de bedoeling om met de aanleg van de Buitenring te starten eind 2011, begin 2012. De weg wordt opengesteld voor verkeer in 2015.
Partijen richten zich erop de nieuwe parkeervoorziening en de grondwallen te realiseren vóór de openstelling van de Buitenring ter hoogte van Gaiapark.

Overeenkomst
Het is op dit moment de intentie van partijen (Gaiapark en Provincie) om het vorenstaande vast te leggen in een overeenkomst. Mogelijk dat ook de gemeente Kerkrade partij in deze overeenkomst zal zijn.

Bijlage: concept-ontwerp aansluiting Gaiapark

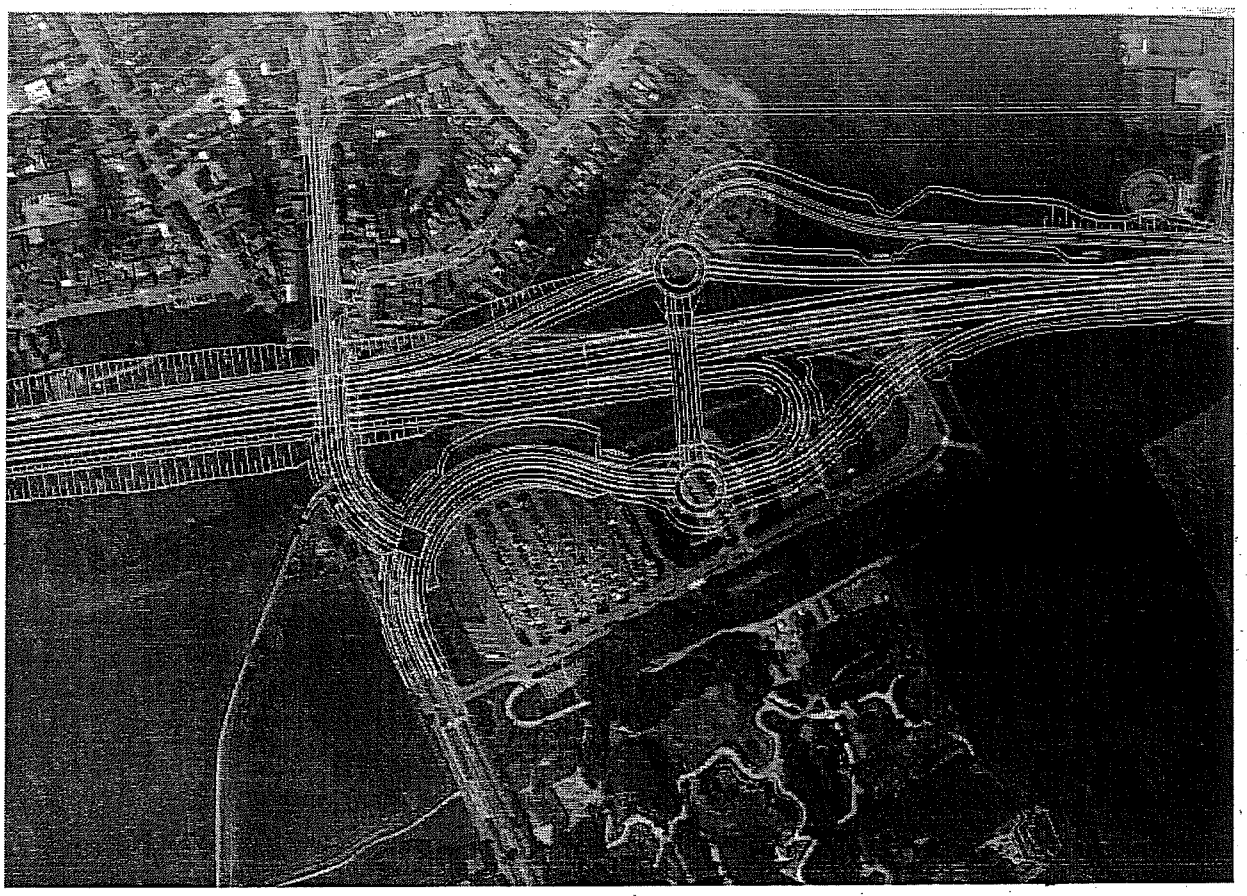

Provincie Limburg
Afdeling Ruimtelijke Ordening
t.a.v. dhr. G.J.J. Vanwersch, Hoofd Grondbedrijf
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Betreft: BPL, CAS 201000014001 | DOC 201000150194

Geachte heer Vanwersch,

Graag reageren wij op bovenvermeld schrijven.

Deze brief is als aangetekend verzonden t.a.v. GaiaPark BV met als adres de gegevens van Apenheul, een dierentuin in Apeldoorn. Gelieve in toekomstige correspondentie ons adres te gebruiken, zoals te lezen op dit briefpapier.

In uw brief geeft u aan drie percelen -die wij in erfpacht hebben- te willen verwerven benodigd voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). De percelen staan kadastraal bekend als 723 A, 742 A en 752A.

Zoals u ook aangeeft, zijn er tot op heden onderhandelingen gevoerd met een provinciaal medewerker, de heer M. Snijders. De inhoud van deze gesprekken zijn door dhr. Snijders verwoord en ik veronderstel deze bij u bekend.

Om die reden zal u ook bekend zijn dat wij niet onwelwillend staan ten opzichte van de aanleg van de BPL, maar dat ons uitgangspunt steeds is geweest dat wij volledige compensatie wensen voor verloren te gane gronden. De grond in kwestie betreft ons huidige parkeerterrein alsmede de toerit daarvan en het moge duidelijk zijn dat het voor één van de toeristische topattracties van Limburg cruciaal is om goed bereikbaar te zijn en over voldoende parkeerplaatsen te beschikken voor onze gasten. Een financiële vergoeding alleen, zonder (uitzicht op) een duidelijke compensatie van het verlies aan parkeerterreinen, terwijl wij juist qua parkeermogelijkheden zouden moeten groeien, is voor ons derhalve niet bespreekbaar.

In de gesprekken met dhr Snijders is hierover uitvoerig van gedachten gewisseld en zijn er schetsen gemaakt van de gewenste toekomstige situatie die voorziet in volledige compensatie en mogelijkheden tot uitbreiding van de huidige parkeerfaciliteiten.

Gedurende de bouwwerkzaamheden dient onze bereikbaarheid uiteraard te worden gegarandeerd.

We kunnen, gelet op het vorenstaande, in deze fase niet akkoord gaan met het gedane voorstel van € 30.000,-. Daarbij speelt ook een rol dat gelet op het bijgevoegde kaartje niet duidelijk is welke gronden nu expliciet zullen moeten worden onteigend. Daarnaast is tevens van belang in hoeverre compensatie kan en zal worden gegeven voor het verlies aan parkeerplaatsen.

Wij maken dan ook graag gebruik van uw aanbod als afsluiting van uw schrijven om op korte termijn het overleg voor te zetten om onze parkeerwensen veilig te stellen, al dan niet in combinatie met een nader te bepalen redelijke schadeloosstelling.

Met vriendelijke groet,

Rob Huppertz
Algemeen Directeur

Agendapunt 2

Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en infrabedrijven

Afdeling Zuid-Limburg
Amerikalaan 32
6199 AE Maastricht Airport
E-mail directie@basbouw.com
T +31 (0)43 365 56 77
F +31 (0)43 365 42 62

Provinciale Staten
t.a.v. College GS
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht Airport, d.d. 21 juni 2012

Het wordt tijd voor de buitenring!

Statement van bouwbedrijven in Parkstad

Ons voorstellende, wij vertegenwoordigen bouwbedrijven uit Zuid-Limburg welke ons de gehele dag actief bevinden in Parkstad. Hierdoor zien wij dagelijks kansen, mogelijkheden doch tevens beperkingen. De kansen en mogelijkheden van dit grootstedelijk gebied zijn behoorlijk. De ligging is centraal, tevens internationaal, waarin veel mensen woonachtig, een bruisende stad. Economisch is er voldoende perspectief, wij zijn dus niet pessimistisch gestemd.

Doch er dient wel iets plaats te vinden betreffende ontsluiting van Parkstad, deze is ondeugdelijk, onoverzichtelijk en chaotisch. Hoofdzakelijk de oostkant van Parkstad is heel onvoldoende bereikbaar. Om je te kunnen oriënteren is kennis van de wegen een grote vereiste. Het moge duidelijk zijn dat dit de economische ontwikkelingen tegenhoudt, ergo er wordt helemaal niet meer geïnvesteerd.

Bovenstaande beperkt de economische ontwikkeling van Parkstad. En een stad welke slecht bereikbaar is, ontwikkelt zicht niet meer, getuige de investeringen in de stad. Deze blijven achter en zijn frequent niet optimaal. Als we daarentegen investeren in een herkenbare en efficiënte bereikbaarheid via de buitenring, creëert dit vele mogelijkheden inzake het vestigen van mensen en bedrijven en inwoners zelf. Indien men in een voordeling tijdsbestek op alle locaties van Parkstad kan komen, zal men er zich sneller huisvesten, bedrijfsmatig van start gaan en een gunstiger effect ten aanzien van bereikbaarheid toeristische attracties en culturele activiteiten.

Daarnaast zullen er projecten langs en in de rest van Parkstad worden gebouwd, welke een vernieuwd Parkstad tonen, van bedrijfsterreinen tot woningen en van maatschappelijk vastgoed tot leisure.
Dit kunnen wij alleen realiseren door de aanleg van de buitenring.
Nadien volgt er wederom een dynamische stad, waarmee wij de interesses van inwoners aantrekken, binden en fascineren, hieruit volgt vernieuwing en verjonging.

Een dynamisch Parkstad is een pre, deze trekt de aandacht en aantrekkelijkheid van gegadigden zowel jong alsmede oud, houdt mensen vast, de stad herleeft. Zodra deze mensen hun intrede hebben genomen trekken wij hierdoor nóg meer werk aan en komen er meer bezoekers en zal er weer worden ge- en verbouwd.

De positieve ontwikkelingen voor de toekomst van Parkstad kunnen alleen gewaarborgd worden door een positieve beslissing uwerzijds.

Onze slogan luid dan ook; het wordt echt tijd voor de buitenring!

Namens Bouwend Nederland Afdeling Limburg Zuid / afdeling Maastricht e.o.

De heer Ing. A.J.F. Schijns

e/o

Schijns

Secretaris

2012/28995 12-6-2012
GRIF 7-8-2012

provincie limburg

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 12 JUNI 2012
CASnr.
ID.

Provinciale Staten

Afdeling	INF	**Behandeld**	C. Claessens
Faxnummer		**Doorkiesnummer**	(043) 389 73 782
Ons kenmerk	2012/26588	**Uw kenmerk**	
Bijlage(n)		**Maastricht**	12 juni 2012

VERZONDEN 12 JUNI 2012

Onderwerp
Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Geachte Staten,

In aansluiting op onze aanbiedingsbrief van 5 juni jl. doen wij u bijgaand toekomen:
- een gewijzigd statenvoorstel. De wijziging betreft een aanvullende tekstpassage over de MKBA onder I.1 en de toevoeging onder voorstel 12 van "mln." achter "€ 87,13"
- een gewijzigd ontwerpbesluit.De wijziging betreft de toevoeging onder voorstel 12 van "mln." achter "€ 87,13".

De geactualiseerde MKBA en de Passende Beoordeling beschikbaar via www.buitenring.nl
De Aangepaste Nota van Zienswijzen 2012, de Nota van Wijzigingen 2010-2012 en de Toelichting 2012 zijn aangepast op het punt van de geactualiseerde MKBA. De Oplegnotitie Luchtkwaliteit is aangepast. Deze zijn eveneens beschikbaar via www.buitenring.nl. De gewijzigde Aangepaste Nota van Zienswijzen 2012, de gewijzigde Nota van Wijzigingen 2010-2012 en de gewijzigde Toelichting 2012 zijn eveneens beschikbaar via PS Online.

Gedeputeerde Staten van Limburg,

voorzitter

secretaris

120606-0051

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)

provincie limburg

NO: G-12-022-1

AAN

PROVINCIALE STATEN

VAN LIMBURG

Portefeuillehouder	Janssen		
Afdeling	INF	**Bijlage(n)**	5
Doorkiesnummer	(043) 389 75 16	**Behandeld**	M. Lücker
Ons kenmerk	2012/26588	**Maastricht**	5 juni 2012

Onderwerp

Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012
Gewijzigd voorstel

Voorstel

1. kennis te nemen van het standpunt van ons College op de ingebrachte zienswijzen op het Inpassingsplan, de eerste en tweede aanvulling op het MER Buitenring en de Tracénota/MER aansluiting Nuth, en in te stemmen met de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de daarin opgenomen verklaringen in zake (niet-) ontvankelijkheid en de gegrond- en ongegrondverklaringen;

Commissiebehandeling

Ruimte en Infrastructuur 15 juni 2012

Datum PS vergadering 21 juni 2012

Publicatie

Terinzagelegging

(vervolg Voorstel)

2. kennis te nemen van de verantwoording van het Groepsrisico en het geringe restrisico te aanvaarden;
3. met inachtneming van het gestelde in de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012, alsmede de Nota van Wijzigingen (2010 en 2012), het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast te stellen;
4. te besluiten dat conform artikel 3.26, lid 5 Wro de bestemmingsplanbevoegdheid van de gemeenteraden van Nuth, Heerlen, Kerkrade, Onderbanken, Landgraaf, Schinnen en Brunssum voor die gronden gelegen binnen het plangebied van het Inpassingsplan tot 22 juni 2022 wordt uitgesloten;
5. te besluiten dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro uitoefenen, en Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in art. 2.1, eerste lid onder a, b, c, of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
6. te besluiten dat wordt teruggevallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan en dat derhalve niet opnieuw de zienswijzenprocedure wordt doorlopen;
7. te besluiten dat de extra kosten als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet voor rekening van de wegbeheerder blijven;
8. te besluiten dat de investeringskosten worden verhoogd met een bedrag van € 76,73 mln. naar € 390,73 mln. (prijspeil 2012);
9. te besluiten dat de operationele kosten worden verhoogd met € 5,4 mln. naar € 31,4 mln. (prijspeil 2012);
10. te besluiten dat de verlaging ad € 5 mln. van de resultaatsverplichting Parkstad Limburg ten laste wordt gebracht van de provincie Limburg, onder de voorwaarde dat de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden tegen de actuele marktwaarde in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden, uitgaande van de actuele marktwaarde, tijdig beschikbaar stellen;
11. ervan kennis te nemen dat in uw eerstvolgende vergadering (d.d 12 oktober 2012) een hierop gebaseerd integraal kredietbesluit BPL aan uw Staten wordt voorgelegd;
12. te besluiten dat als bijdrage in het totaal van de meerkosten ad € 87,13 mln. (punt 9+10+11) een bedrag van € 7,71 mln. voor rekening komt van de Parkstad gemeenten. Dit op basis van het principe 'samen trap op, samen trap af', zoals neergelegd in het bestuursconvenant 2005. De netto meerkosten voor de provincie bedragen dan € 79,40 mln.
13. te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is en dat in de beroepsprocedure de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

0. Samenvatting/inleiding

Deze nota is opgebouwd uit vijf delen:

I. De noodzaak tot aanleg van de Buitenring
II. Het Inpassingsplan 2012;
III. Financiën;
IV. Risicobeheersing;
V. Moties.

Verder bevat de nota de volgende bijlagen:

1. Ontwerp-besluit PS;
2. Externe veiligheid/verantwoording groepsrisico;
3. Financiën
4. Voortgang project Buitenring.

De aanleg van de Buitenring is noodzakelijk, omdat alleen deze weg (2x2 en 100 km/u) de problemen in de verkeersstructuur van Parkstad Limburg afdoende kan oplossen. De bereikbaarheid van en tussen de kernen wordt daarmee sterk verbeterd en het onderliggend wegennet wordt daardoor ontlast. Als gevolg daarvan verbeteren de leefbaarheid en verkeersveiligheid, vooral in de woonkernen van Parkstad. Ook krijgen het ondernemersklimaat en de toeristisch-recreatieve sector een stevige impuls. Bovendien achten wij het van groot belang dat in een regio, waar de discussie tot voor kort werd gedomineerd door onderwerpen als economische neergang, demografische ontwikkeling en leegstand, ook groeipotenties aanwezig zijn en deze tot uitdrukking worden gebracht in de volle breedte: van cultuur en toerisme tot economie en infrastructuur.
Het Inpassingsplan 2010 is door uw Staten bij besluit van 8 oktober 2010 vastgesteld. De Raad van State heeft dit besluit echter op 7 december 2011 vernietigd op basis van één gegrond verklaarde beroepsgrond, namelijk het onvoldoende bieden van inzicht in de gevolgen van een hogere stikstofdepositie op de Natura2000 gebieden. Voor het overige heeft de Raad van State geoordeeld dat de Provincie op goede gronden ondermeer heeft aangetoond dat:
- nut en noodzaak van de Buitenring voorhanden zijn;
- de verkeersveiligheid en leefbaarheid toenemen, en
- afdoende rekening is gehouden met de geluidsaspecten en luchtkwaliteit.

De financiële consequenties van het nu voorliggende Inpassingsplan zijn doorgerekend. Dit betekent dat:

- de investeringskosten toenemen met € 76,73 mln. naar € 390,73 (prijspeil 2012);
- de operationele voorbereidingskosten toenemen met € 5,4 mln. naar € 31,4 mln. (prijspeil 2012).

Ook stellen wij u voor om de verlaging ad € 5 mln. van de resultaatsverplichting Parkstad Limburg ten laste te brengen van de provincie Limburg, onder de voorwaarde dat de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden tijdig beschikbaar stellen.

Parallel aan de voorbereiding van de besluitvorming over het ontwerp-Inpassingsplan heeft aanvullende besluitvorming door ons College plaats gevonden met betrekking tot het hogere waarden besluit (Wet Geluidhinder). Deze besluiten zijn noodzakelijk om de besluitvorming over het Inpassingsplan door uw Staten mogelijk te maken.

Het Presidium van uw Staten heeft op 20 april 2012 besloten om, gelet op de geschetste risico's, de besluitvorming over het Inpassingsplan in juni 2012 te laten plaatsvinden en niet over de zomer heen te tillen. Tevens is afgesproken om af te zien van de derde voortgangsrapportage.

Dit wel onder de voorwaarde dat alle informatie, die gebruikelijk in de voortgangsrapportage wordt verstrekt, in het nu voorliggende statenvoorstel wordt opgenomen. Dit laatste hebben wij gedaan. Daarnaast hebben wij een memo toegevoegd (bijlage 4) waarin die aspecten van de voortgang van het project aan de orde komen die niet in het voorstel zelf worden behandeld.
Expliciet wordt ingegaan op de wijzigingen ten opzichte van de eerder door uw Staten op 8 oktober 2010 genomen besluiten (Nota van Wijzigingen 2010 en 2012 bij het Inpassingsplan 2012). De wijzigingen zijn zo gepresenteerd dat deze nota als zelfstandig stuk leesbaar is.

1. Beoogd resultaat

Uw besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan maakt het juridisch-planologisch mogelijk om de Buitenring, na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan, aan te leggen.

2. Toelichting

I. DE NOODZAAK TOT AANLEG VAN DE BUITENRING

In dit deel komen de bestuurlijke en beleidsmatige overwegingen aan de orde die ten grondslag liggen aan de keuze om de Buitenring aan te leggen.

I.1. Doelstelling en kosten Buitenring

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

Dit resulteert in zeven subdoelstellingen, te weten:
1. Verbetering van de verkeersstructuur;
2. Verbetering van de interne bereikbaarheid;
3. Verbetering van de externe bereikbaarheid;
4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid;
5. Verbetering van de verkeersveiligheid;
6. Versterken van het vestigings-/ondernemingsklimaat;
7. Versterken van de toeristisch-/recreatieve sector.

Deze doelstellingen zijn vertaald in het Inpassingsplan dat op 8 oktober 2010 door uw Staten werd vastgesteld. Uit het rapport uit 2010 van Ecorys "Toetsing en doelbereik en MKBA" blijkt dat de met de aanleg van de Buitenring gestelde doelen kunnen worden behaald.
De totale investeringskosten van het project werden destijds geraamd op € 314 mln., exclusief BTW en exclusief de personele en operationele voorbereidingskosten.

De ambitieuze doelstellingen realiseren met de aanleg van de Buitenring heeft niet alleen voordelen, maar ook nadelen. Ook deze hebben wij onderkend en in de inspraakreacties is daar ook nadrukkelijk op gewezen. Met veel reacties zijn wij het eens en waar mogelijk -en redelijk- hebben wij hier ook rekening mee gehouden en de daarmee verband houdende wijzigingsvoorstellen overgenomen.

Uiteindelijk kan het voor de afweging van belang zijn om te bezien of de som van de voordelen groter is dan de som van de nadelen, daarbij aangetekend dat voor- en nadelen in verschillende dimensies zijn uitgedrukt. Wij hebben dit in 2010 op objectieve wijze laten doorrekenen in een door Ecorys uitgevoerde maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA), waarbij de voor- en nadelen op één noemer zijn gebracht. Per saldo was de conclusie dat de voordelen van de investering groter zijn dan de nadelen (de saldoquote was 1,1).

Voor- en nadelen liggen ook besloten in het voorstel waarover uw Staten op 8 oktober 2010 een positief besluit hebben genomen. Met andere woorden: in dat voorstel hebben wij tot uitdrukking gebracht dat wij de doelen, gericht op versterking van de regio, versterking van de wegenstructuur, ontlasting van het onderliggende wegennet willen realiseren met de Buitenring, maar dat wij daarbij ook nadrukkelijk aandacht hebben en verder zullen besteden aan de nadelen die inherent zijn aan een project als het onderhavige.

De Raad van State heeft dat onderschreven. Op een wezenlijk punt heeft de Raad van State geoordeeld dat wij onvoldoende aandacht hebben besteed aan de gevolgen van de aanleg van de Buitenring voor wat betreft de stikstofdepositie. Vanzelfsprekend hebben wij dit oordeel ter harte genomen en hebben wij maatregelen getroffen (zie hoofdstuk II) om dit belangrijke aspect op te lossen.
Door deze maatregelen wordt een belangrijk nadeel (de stikstofdepositie) gemitigeerd, terwijl de doelstelling van de Buitenring nog steeds onverkort overeind blijft.
Voor de Raad van State was dit ook aanleiding om de Provincie in overweging te geven om terug te vallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan 2010.

Mede als gevolg daarvan zijn de kosten toegenomen (voor een toelichting zie hoofdstuk III). De vraag is of, met de hogere kosten, de maatschappelijke baten (de voordelen) nog steeds opwegen tegen de maatschappelijke kosten (de nadelen). Wij hebben de MKBA wederom laten doorrekenen door Ecorys. De conclusie is dat voor Limburg de baten van de BPL groter zijn dan de kosten (de baten/kostenverhouding is 1,3). De verhouding voor Nederland en het buitenland is in totaliteit licht negatief (- 14 miljoen), namelijk 0,97; afgerond is de baten/kostenverhouding 1,0.

In de cijfers komt naar voren dat de baten van de Buitenring voor het overgrote deel in Limburg neerslaan. Enerzijds is dit een gevolg van de situering van de Buitenring 'ver' van overig Nederland, waardoor de baten nauwelijks provincie-overschrijdend zijn. Anderzijds geeft dit ook de regionale functie van de Buitenring weer. Daar staat tegenover dat de kosten van de Buitenring voor een belangrijk deel wel door 'overig Nederland' worden gedragen. Per saldo resulteert hierdoor voor Limburg een baten-kostenverhouding van 1,3 en voor overig Nederland een baten-kostenverhouding van 0,1.
Voor de 'BV Nederland' als geheel (de optelsom van Limburg en overig Nederland) resulteert een licht positief saldo is (+3 miljoen euro) en een baten/kostenverhouding van afgerond 1,0.
Zie tabel 3.19 in de MKBA.

Belangrijk in dit verband is te melden dat in 2011 de systematiek voor het opstellen van een MKBA is gewijzigd en dat op dit moment zowel aan de inkomsten- als de uitgavenkant rekening gehouden moet worden met BTW. De uitkomsten van 2010 en 2012 zijn daarom niet zonder meer volledig vergelijkbaar. Een

vergelijking vereist dan ook de nodige voorzichtigheid en nuance. Deze kanttekening is met name van belang bij de interpretatie van de saldoquote-verschillen.

I.2. Het moment van de finale afweging: investeringen in een recessieve situatie

Het moment waarop uw Staten nu de definitieve afweging moeten maken, bevindt zich in een heel andere context dan de start van het denken over Buitenring en zelfs in een andere context dan uw eerdere besluitvorming. Twee belangrijke ontwikkelingen kleuren momenteel de context van het besluitvormingsmoment door uw Staten: de demografische ontwikkeling en de economische recessie.

Wij zijn van oordeel dat juist dit recessieve moment bij uitstek geschikt is om voor € 395 mln. te investeren in de regio, met structurele gevolgen en wel om twee redenen:

1. ***De provincie Limburg laat met een anticyclisch investeringsbeleid als economische impuls voor de regio nadrukkelijk zien te geloven in de economische potenties van de regio;***
2. ***Wij achten het van groot belang om te laten zien dat in de regio, waar de discussie tot voor kort gedomineerd werd door onderwerpen als economische neergang, demografische ontwikkeling en leegstand, ook groeipotenties aanwezig zijn en deze ook tot uitdrukking worden gebracht in de volle breedte: van cultuur en toerisme tot economie en infrastructuur. De aanleg van de Buitenring appelleert nadrukkelijk aan deze laatste potenties en geeft daarmee een krachtig signaal af aan de regio, bezoekers en landelijke investeerders dat de provincie en de partners nadrukkelijk blijven geloven in de regio.***

Ook aan de macro-economische theorie zijn veel sterke argumenten te ontlenen om in een recessieve situatie zinvolle overheidsinvesteringen tot stand te brengen en daarmee een multipliereffect te genereren. Die situatie doet zich nu bij uitstek voor en dus is de argumentatie om juist nu anticyclisch te investeren extra krachtig[1].

I.3. Finale afweging

Met de objectieve uitkomst van de MKBA en bovenstaande overwegingen over de context van het besluitvormingsmoment, verlaten wij het terrein van de wetenschap, in de zin van meer willen weten, en betreden wij het terrein van de subjectieve afweging, het terrein van het willenschap en van de maatschappelijke en politieke afwegingen. Die afweging dient in volle openheid en met alle informatie op tafel door uw Staten te worden gemaakt. Naar ons oordeel ligt hier een historische kans om de regio letterlijk en figuurlijk te verbinden. Wij blijven -alles afwegende- zeer nadrukkelijk, en met volle overtuiging van de noodzaak daartoe, voorstander van de aanleg van de Buitenring. Daarnaast blijft onze inzet erop gericht zo veel als mogelijk de nadelen van die aanleg te mitigeren.

---

[1] Als nadeel voor deze neokeynesiaanse aanpak wordt vaak (terecht) genoemd dat dit leidt tot extra overheidsuitgaven die -op termijn- toch weer via belastingheffing betaald dienen te worden. Dit is juist en in dat opzicht werkt de gecombineerde beweging van een extra impuls nu en extra belastingheffing later in de tijd ook anticyclisch. Punt is dat het genoemde nadeel (het anti-effect door extra belastingheffing) zich hier in essentie niet voordoet omdat de financiering de facto nu al beschikbaar is. De prijs wordt dus bij BPL NIET naar de toekomst doorgeschoven, maar nu letterlijk betaald, terwijl de opbrengsten wel aan de toekomstige generaties ten goede komen. Ook vanuit deze meer economisch – theoretische optiek een krachtig argument om juist nu vanuit de Provincie een stevige investeringsimpuls te geven aan de regio.

II. HET INPASSINGSPLAN 2012

In dit deel komen het Inpassingsplan en de daaraan ten grondslag liggende stukken aan de orde.

II.1. Aanleiding voor een nieuw Inpassingsplan: uitspraak Raad van State d.d. 7 december 2011

Op 7 december 2011 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over 124 beroepen. De plandelen met de bestemming "Verkeer" ter hoogte van de Natura 2000- gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide zijn daarbij vernietigd. Vanwege de onderlinge samenhang van deze twee delen met het totale wegtracé heeft de Raad van State echter het gehele Inpassingsplan vernietigd. Reden hiervoor was dat de Raad van State vond dat de Provincie onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt of de aanleg van de Buitenring leidt tot een toename van stikstofdepositie in de Natura2000 gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide. De uitspraak heeft tot gevolg dat de grondslag voor de aanleg van de weg kwam te ontbreken en de Buitenring niet zou kunnen worden aangelegd.

Om de Buitenring alsnog te kunnen aanleggen, hebben wij op 6 maart 2012 besloten een nieuw Inpassingsplan (Inpassingsplan 2012) op te stellen, waarbij nadrukkelijk rekening is gehouden met de overwegingen van de Raad van State. Met het opnieuw vaststellen van dit Inpassingsplan door uw Staten wordt het mogelijk om de Buitenring alsnog aan te leggen (uiteraard nadat het plan onherroepelijk is geworden).

II.2. Waarom een provinciaal Inpassingsplan?

Om de Buitenring te kunnen aanleggen moet deze weg allereerst planologisch worden vastgelegd. Dit kan via gemeentelijke bestemmingsplannen of, sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, ook via een provinciaal Inpassingsplan.
In de POL-aanvulling "Nieuwe Wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door uw Staten op 17/18 december 2008) is ervoor gekozen om een provinciaal Inpassingsplan voor de Buitenring op te stellen. De reden hiervoor is dat de Buitenring geen lokaal, maar een provinciaal belang dient. Dit betekent overigens dat een gemeente op wier grondgebied het Inpassingsplan betrekking heeft voor het desbetreffende gebied en voor een periode van maximaal tien jaar na vaststelling van het Inpassingsplan (artikel 3.1 e.v. Wet ruimtelijke ordening) geen bestemmingsplanwijziging mag doorvoeren.

II.3. Waaruit bestaat een Inpassingsplan: toelichting, verbeelding en regels

Het Inpassingsplan bestaat uit drie, wettelijk voorgeschreven onderdelen, namelijk:

A. Een toelichting. Hierin is onder andere de beschrijving van de kenmerken, van het gebied en de omgeving, alsook het plan vastgelegd. Daarnaast worden de beleidskaders van het Rijk, de Provincie of de gemeenten, welke relevant zijn voor het plangebied, in de toelichting opgenomen. Ook worden eventuele, relevante (milieuhygiënische) aspecten in kaart gebracht, alsmede de ontwikkelingen voor het plangebied. De toelichting is er vooral om de bedoelingen van het plan te verduidelijken.
B. Een verbeelding. Dit is een kaart met kadastrale ondergrond waarop de verschillende (sub)bestemmingen welke voor het plangebied van toepassing zijn, visueel worden weergegeven. Het betreft voornamelijk de bestemmingen: Verkeer, Natuur en Agrarisch met waarden.
C. De regels. In de regels wordt het gebruik geregeld dat voor de afzonderlijke bestemmingen mogelijk is. Daarnaast wordt opgenomen of er gebouwd mag worden binnen de bestemming en onder welke voorwaarden.

De verbeelding en de regels maken deel uit van het juridische kader van het Inpassingsplan. De toelichting is van meer ondersteunende aard en kan voor een belangrijk deel worden aangemerkt als een samenvatting van de uitgevoerde onderzoeken, die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan.

II.4. Alternatievenafweging

Op 27 mei 2008 hebben wij, mede op advies van het Regionaal Bestuurlijk Overleg (waarin onder andere Parkstad Limburg en de betrokken gemeenten zijn vertegenwoordigd), het Voorkeurstracé voor de Buitenring vastgesteld. Zie voor een beschrijving van het Voorkeurstracé de toelichting op het Inpassingsplan.

De actualiteit van de alternatievenafweging is opnieuw beoordeeld en wij hebben daarbij vastgesteld dat dit niet leidt tot een ander Voorkeurstracé. Bovendien hebben wij vastgesteld dat ook het "nulplusalternatief" c.q. het alternatief "Bereikbaar en Groen", dat de Milieufederatie in 2010 presenteerde en dat volledig gebaseerd is op ons 'nulplusalternatief', geen reëel alternatief biedt voor de Buitenring, omdat daarmee de doelstellingen niet worden gerealiseerd. Met name worden de verkeersproblemen niet opgelost.
Inmiddels hebben Natuurmonumenten en Milieufederatie opnieuw een alternatief voorstel in onderzoek. In een ambtelijk overleg dat op 24 mei 2012 plaatsvond, is gebleken dat dit voorstel momenteel nog niet is afgerond. Zodra beschikbaar zullen wij uw Staten over onze bevindingen informeren.

II.5. Handreiking Raad van State

In zijn uitspraak van 7 december 2011 heeft de Raad van State een handreiking gedaan voor wat betreft de procedure om te komen tot vaststelling van het Inpassingsplan. De Raad van State geeft namelijk aan dat ervoor gekozen kan worden om terug te vallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan uit 2010. In dat geval kan een nieuwe zienswijzenprocedure in 2012 achterwege blijven.

Om gebruik te kunnen maken van de mogelijkheid om terug te vallen op de reeds doorlopen procedure dient ten aanzien van het nieuwe Inpassingsplan geen sprake te zijn van een naar aard en omvang wezenlijk ander plan dan het plan uit 2010. Vanwege het feit dat het Inpassingsplan nog steeds de aanleg van de Buitenring mogelijk maakt op dezelfde wijze als in het ontwerp-Inpassingsplan uit 2010 het geval is, zijn wij van mening dat inderdaad geen sprake is van een naar aard en omvang ander plan. Door terug te vallen op de reeds doorlopen procedure in 2010 geldt voor wat betreft de rechtsbescherming het volgende:

- belanghebbenden[2], die tegen het ontwerp-inpassingsplan van juni 2010 een zienswijze hebben ingediend, kunnen ook nu weer beroep instellen tegen het vaststellingsbesluit van juni 2012;
- alle belanghebbenden kunnen in beroep gaan tegen de wijzigingen in het Inpassingsplan 2012 ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan van juni 2010.

Wij stellen u dan ook voor om terug te vallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan.

De Raad van State zal de keuze voor deze procedure wel beoordelen, indien tegen die keuze beroep wordt ingesteld. Door uit te gaan van het Inpassingsplan 2010 en dit uitsluitend aan te passen als gevolg van de uitspraak van 7 december 2011 en op een aantal ondergeschikte punten, zijn wij echter van oordeel dat geen sprake is van een naar aard en omvang ander plan dan in 2010.

---

[2] Met uitzondering van gemeenten (op basis van de Crisis- en herstelwet)

II.6. Het nieuwe Inpassingsplan
Uitgangspunt voor het Inpassingsplan 2012 is het Inpassingsplan uit 2010. Daar waar nodig werd het Inpassingsplan 2010 geactualiseerd (zie hieronder). Ook is rekening gehouden met de uitspraak d.d. 7 december 2011 van de Raad van State. Belangrijk uitgangspunt is dat sinds de vaststelling van het Inpassingsplan 2010 geen ruimtelijke besluiten genomen zijn die de oorspronkelijke uitgangspunten van het Inpassingsplan Buitenring beïnvloeden. Bovendien wordt nog steeds uitgegaan van de aanleg van de B258n.

Over het voornemen om een Inpassingsplan op te stellen, hebben wij de gemeenteraden van de betrokken gemeenten bij brief d.d. 12 augustus 2008 gehoord (ex artikel 3:26 lid 1 Wro).

Artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening verplicht tot het voeren van vooroverleg tijdens de voorbereiding van het Inpassingsplan. Om aan deze eis te voldoen, hebben in de loop van 2009 en 2010 diverse (bestuurlijke) overleggen plaatsgevonden over de voorbereiding en het op te stellen Inpassingsplan met de bijbehorende onderzoeken.

Het Waterschap Roer en Overmaas heeft een positief Wateradvies uitgebracht over de Buitenring. Het Wateradvies is bij het Inpassingsplan opgenomen.

Alle genoemde stukken vormen onderdeel van of bijlage bij het Inpassingsplan 2012.

II.6.1. Gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen
De Raad van State heeft aanvullend op de gegrondverklaring van de beroepen over de stikstofdepositie nog een aantal beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard die een beperkt gevolg hebben voor het Inpassingsplan. Ook zijn er tijdens de zitting van de Raad van State toezeggingen gedaan. De consequenties van de gegrond verklaarde beroepen en de toezeggingen zijn verwerkt in het nu voorliggende Inpassingsplan 2012.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om een aantal aandachtspunten via een ambtshalve wijziging te verbeteren.

Voor een gedetailleerd overzicht van de binnen het Inpassingsplan aangebrachte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen (2012). Dit is een aanvulling op de (eerdere) Nota van Wijzigingen uit 2010.

II.6.2. Nut en noodzaak
De Raad van State heeft als algemeen uitgangspunt dat een rechter niet tot taak heeft de waarde of het maatschappelijk gewicht dat aan de betrokken belangen moet worden toegekend, naar eigen inzicht te beoordelen en hierover een uitspraak te doen. De overwegingen met betrekking tot nut en noodzaak zijn immers primair bestuurlijk van aard en daarmee een belangrijk onderdeel van uw besluitvorming over het Inpassingplan. De Raad van State toetst deze overwegingen marginaal en oordeelt "slechts" over de vraag of de Provincie, in casu uw Staten, een gedegen en zorgvuldige belangenafweging hebben gemaakt (rechtsoverweging 2.10.2 in de uitspraak van 7 december 2011). In al die gevallen waarbij "nut en noodzaak" is aangevochten, heeft de Raad van State geoordeeld dat de Provincie zich in alle redelijkheid terecht op haar ingebrachte standpunt mocht stellen. Dit is een belangrijke rechtsoverweging, omdat zij in essentie aangeeft dat het nut en de noodzaak, die uw Staten aan het project hechten in uw overwegingen om te komen tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring in hoge mate bepalend zijn en niet primair een

MKBA. Het zijn dus vooral die overwegingen, die -naast de afweging van de belangen- door de Raad van State (marginaal) worden getoetst.

II.6.3. Passende Beoordeling Brunssummerheide en Geleenbeekdal

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State d.d. 7 december 2011 is een nieuwe Passende Beoordeling opgesteld, waarbij rekening is gehouden met deze uitspraak.

Niet alleen wordt inzicht geboden in de gevolgen van de aanleg van de weg voor de beide Natura2000-gebieden; daarnaast wordt aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de toename van de stikstofdepositie door de Buitenring weg te nemen. Het betreft de volgende maatregelen:

- realisatie van een ecoduct[3] met aanpalend scherm op de Brunssummerheide;
- tijdelijk terugbrengen snelheid in het Geleenbeekdal en op de Brunssummerheide naar 80 km/u;
- opkopen van diverse milieuvergunningen in het Geleenbeekdal en op de Brunssummerheide (agrariërs en manege);
- aankoop landbouwgronden en omzetting naar natuur;
- beheermaatregelen.

Deze maatregelen zijn in het nieuwe wegontwerp verwerkt en in de Passende Beoordeling verder uitgewerkt, beoordeeld en afgewogen.

Door het totale pakket aan maatregelen worden de natuurlijke kenmerken van de Natura2000-gebieden niet aangetast. De ingestelde externe Klankbordgroep kan met deze conclusie instemmen.

De eerder verleende vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 25 april 2012 vernietigd. De reden hiervan is gelegen in de stikstofdepositie-problematiek. De uitspraak is in lijn met de eerdere uitspraak betreffende het Inpassingsplan. De overige beroepen met betrekking tot onder meer de hydrologische effecten, barrièrewerking (waaronder de Zeggekorfslak en het Vliegend Hert), verstoring door geluid en nut en noodzaak zijn ongegrond verklaard.

De Passende Beoordeling is uitgevoerd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, zoals opgenomen in art 19d en art 19j van de Natuurbeschermingswet 1998. Daarmee vormt deze Passende Beoordeling de basis voor de beoordeling als bedoeld in artikel 19j Nbw alsmede ten behoeve van een vergunningaanvraag bij het bevoegde gezag (de provincie Limburg) voor de Natuurbeschermingswet 1998. Gelet op de gronden waarop de vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn vernietigd, is de verwachting dat deze gebreken zijn hersteld door middel van de huidige Passende Beoordeling. Daarmee bestaat er zicht op de verlening van deze vergunningen en is het voorliggende Inpassingsplan uitvoerbaar.

II.6.4. Natuur

Op enkele ondergeschikte punten na is de volledige taakstelling vanuit de EHS/POG, Boswet en de Flora- en faunawet met een natuurbestemming opgenomen in het Inpassingsplan. Hiermee gaat het voorliggende plan nog een stap verder dan het Inpassingsplan 2010, waarin alleen de EHS/POG en Boswetcompensatie waren vastgelegd. De nu voorliggende aanpak biedt een extra borg voor een duurzame verankering van de natuur en gaat daarmee verder dan op grond van de wet en de uitspraak van de Raad van State strikt

---

[3] De lengte van het Ecoduct is geoptimaliseerd en bedraagt 50 mtr. Een langer ecoduct, zo is uit nadere studie gebleken, heeft geen groter effect op de reductie van de stikstofemissie.

gezien nodig is. Voor de EHS/POG en Boswet hebben wij daarnaast een verklaring bij de planstukken gevoegd waarin de uitgangspunten van deze natuurcompensatie nog eens worden vastgelegd.

In het kader van de aanleg van de Buitenring wordt 125 ha. nieuwe natuur gerealiseerd en zullen ongeveer 125 ontsnipperende faunavoorzieningen worden aangelegd (variërend van dassentunnel tot ecoduct). De realisatie van nieuwe natuur is een gevolg van verlies aan natuur door de aanleg van de Buitenring (EHS, POG en beschermde flora- en faunasoorten). Een groot deel van de 125 ha. gronden om natuur te realiseren (118 ha.) is al in eigendom van de Provincie en gemeenten of er zijn bindende afspraken (ketting beding) gemaakt met private partijen. Circa 45 hectare nieuwe natuur is al aangelegd. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om ook de resterende natuurcompensatie aan te besteden, zodat het overgrote deel van de natuurcompensatie gereed is voordat met de aanleg van de weg gestart wordt. Dit laat zien dat wij natuurcompensatie meer dan belangrijk vinden als onderdeel van het project Buitenring.

Naast de hiervoor genoemde taakstelling stellen wij voor een extra kwaliteitsimpuls voor enkele specifiek omschreven projecten te realiseren. Het betreft een natuurlijke inrichting van de gronden die als gevolg van de te nemen stikstofmaatregelen aan de landbouw worden onttrokken, de aanleg van een nieuw ecoduct bij de Teverenerheide en een financiële bijdrage in de renaturering Rode Beek, waardoor dit project uitvoerbaar wordt. De maatregelen van de kwaliteitsimpuls zijn duurzaam en hebben een hoog (natuur-)rendement. De kwaliteitsimpuls zorgt dan ook voor een significante verbetering van de kwaliteit van de Natura 2000 gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide.

II.6.5. Milieuaspecten

Algemeen
In een ontvangen brief van buurtbewoners is aandacht gevraagd voor de rol van de GGD Zuid Limburg bij de planvorming rondom het Inpassingsplan en is gevraagd de GDD een advies te laten uitbrengen over drie onderwerpen:

1. de gevolgen voor het leefklimaat van de aanwonende aan de Buitenring;
2. de in het deelrapport 10 B vermelde conclusies met betrekking tot de stikstofdioxide- en fijnstofuitstoot;
3. de vraag of de geprojecteerde afstanden tussen de Buitenring en aanliggende woningen in overeenstemming zijn met (o.a.) de GGD-richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid (RVIM-rapport 609330008/2008 S.C. van der Zee, I.C.Walda et.al).

Er bestaat geen wettelijke verplichting de GGD om advies te vragen bij het opstellen van een Inpassingsplan. In het geval van de Buitenring Parkstad Limburg bestaat daartoe ook geen aanleiding, omdat uit het luchtkwaliteitonderzoek volgt dat in het gehele onderzoeksgebied wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer. Ook de Raad van State heeft in haar uitspraak van 7 december 2011 aangegeven dat niet is gebleken dat het luchtkwaliteitonderzoek zodanige gebreken of leemten bevat dat uw Staten dit onderzoek niet aan het bestreden besluit ten grondslag had mogen leggen.

Externe veiligheid/verantwoording groepsrisico
Door de aanleg van de Buitenring wordt het vervoer van gevaarlijke stoffen geconcentreerd en veel meer buiten de woonkernen gebracht ten opzichte van de huidige situatie. Hierdoor neemt de veiligheid binnen Parkstad toe, maar de veiligheidssituatie voor de directe omgeving van het wegtracé op een aantal plaatsen af. Uit risicoberekeningen blijkt dat het plaatsgebonden risico van de Buitenring overal voldoet aan de grenswaarde. Het groepsrisico blijft na realisatie overal ruim (ten minste een factor 100) onder de oriëntatiewaarde.

Om de Buitenring aan te kunnen leggen, zal een aantal delen van ondergrondse hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden. Uit berekeningen blijkt dat ook het plaatsgebonden risico van de leidingen in de nieuwe situatie voldoen aan de grenswaarde. Het groepsrisico ligt overal meer dan een factor 100 onder de oriëntatiewaarde.

Door de aanleg van de Buitenring en het verleggen van de hogedruk aardgasleidingen neemt het groepsrisico op bepaalde locaties toe. Vanwege deze toename is de verantwoording van het groepsrisico onderdeel van het besluit over het Inpassingsplan. In bijlage 2 is de rapportage hierover opgenomen. Door middel van deze rapportage spreekt het bevoegd gezag zich uit over de toename van het groepsrisico. Voorgesteld wordt kennis te nemen van het groepsrisico en het restrisico te aanvaarden.

Aanvulling hogere waarden besluit
Vanwege de maatregelen voor stikstof (tijdelijke snelheidsverlaging) is door ons College op 26 april 2012 een aanvullend ontwerp-besluit hogere waarden op grond van de Wet Geluidhinder genomen. Dit ontwerp ligt van 1 mei tot en met 11 juni 2012 ter inzage. Voorafgaand aan de besluitvorming over het Inpassingsplan door uw Staten wordt het besluit door ons College genomen. Het is immers procedureel noodzakelijk om het aanvullende hogere waarde besluit definitief vast te stellen vóórdat het Inpassingsplan 2012 wordt vastgesteld. Dit besluit zal vervolgens in dezelfde periode ter inzage worden gelegd als het Inpassingsplan. Tegen dit aanvullende hogere waarde besluit kunnen overigens alleen belanghebbenden (in casu de eigenaars en/of bewoners van de 4 woningen die het betreft) een zienswijze indienen en beroep instellen.

II.7. Nota's van Wijzigingen 2010 en 2012, Nota van Zienswijzen 2010, Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en Nota van Verantwoording
De doorgevoerde wijzigingen ten opzichte van het Inpassingsplan 2010 zijn toegevoegd aan de Nota van Wijzigingen van 8 oktober 2010 (Nota van Wijzigingen 2012). Daarbij is tevens rekening gehouden met de consequenties van de na 2010 aangebrachte wijzigingen op de beantwoording van de zienswijzen in 2010. De wijzigingen op de Nota van Zienswijzen 2010 zijn verwerkt in de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012. Bovendien is er nog een Nota van Verantwoording opgesteld. De Nota van Verantwoording is in feite een leeswijzer bij het Inpassingsplan 2012 en beschrijft hoe is omgegaan met de aanpassing van het Inpassingsplan 2012 ten opzichte van het Inpassingsplan 2010. De Nota beschrijft de nieuwe maatregelen/wijzigingen ten opzichte van het Inpassingsplan 2010 en hoe eventuele consequenties van nieuwe maatregelen/wijzigingen verwerkt zijn in de diverse onderdelen van het Inpassingsplan.

II.8. Standpunten Parkstad en de gemeenten
Parkstad Limburg en de betrokken gemeenten hebben op 6 maart 2012 nogmaals bekrachtigd onverkort achter de realisatie van de Buitenring te staan. Twee gemeenten vragen om bijzondere aandacht.

De gemeente Kerkrade staat achter de Buitenring, maar is afwijzend ten opzichte van het door Provincie en regio gekozen Voorkeurstracé, voor wat betreft de doortrekking van de Dentgenbachweg richting Hamstraat. In de afgelopen periode heeft ons College regelmatig het initiatief genomen om met Kerkrade in overleg te treden, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau.
De gemeente Kerkrade heeft destijds tegen het Inpassingsplan 2010 beroep ingesteld. Dit beroep is echter door de Raad van State niet-ontvankelijk verklaard, aangezien de Buitenring Parkstad Limburg onder de Crisis- en herstelwet valt.

Het laatste bestuurlijk overleg met de gemeente heeft op 2 april 2012 plaatsgevonden. Tijdens dit overleg heeft de gemeente Kerkrade wederom bevestigd achter de realisatie van de Buitenring te staan, maar niet in deze vorm en tracékeuze (doortrekking van de Dentgenbachweg richting de Hamstraat).

Op dinsdag 29 mei 2012 heeft, op verzoek van de gemeente Kerkrade, een overleg in het kader van artikel 6, lid 2 van het Bestuursconvenant 2005 plaatsgevonden. In dit artikel wordt aan partijen de mogelijkheid geboden om bij een overschrijding van het taakstellend budget overleg te voeren over de vraag of die budgetoverschrijding tot een heroverweging van het project leidt.
In het overleg d.d. 29 mei hebben alle partijen, met uitzondering van Kerkrade, aangegeven dat de overschrijding niet tot een heroverweging leidt. Met andere woorden: deze partijen staan nog onverkort achter de aanleg van de Buitenring in de huidige vorm.

Het laatste bestuurlijk overleg met de gemeente Nuth heeft op 17 april 2012 plaats gevonden. Dit overleg ging voornamelijk over de verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van Vaesrade (zie verder onder V. Moties).

II.9. Bevoegdheden

Als gevolg van artikel 3.26 lid 4 Wro kunnen uw Staten bij vaststelling van het Inpassingsplan tevens besluiten dat voor bepaalde wettelijke bevoegdheden met betrekking tot de realisatie van de Buitenring Gedeputeerde Staten het uitvoerend orgaan zijn. Het gaat dan om de bevoegdheden als bedoeld in artikel 3.6, lid 1 Wro en het beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, b, c of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Hierbij valt onder meer te denken aan het uitvoering geven aan de bevoegdheid om het Inpassingsplan te wijzigen of het verlenen van een omgevingsvergunning (Wabo). De belangrijkste reden is dat er één bevoegd gezag komt voor al deze besluiten.

Wij stellen u dan ook voor dat ons College het uitvoerend orgaan is voor de bevoegdheden als bedoeld in artikel 3.6, lid 1 Wro en het beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, b, c of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht om het Inpassingsplan te wijzigen of het verlenen van een omgevingsvergunning

II.10. Aandacht voor de "omgeving"

Met de regio, belanghebbenden, omwonenden, belangenorganisaties en bedrijfsleven werd en wordt regelmatig overleg gevoerd. Dat zal nadrukkelijk ook in de uitvoeringsfase van het project het geval blijven. Immers, ook tijdens de aanleg van de Buitenring zal er aandacht blijven voor mogelijkheden om de overlast zoveel als mogelijk te beperken, natuur en leefomgeving zo weinig als mogelijk aan te tasten en -waar nodig en mogelijk- verder te optimaliseren.

III. FINANCIËN

III.1. Historische verantwoording audit proof

Wij zijn bezig een historische verantwoording van de kostenramingen op te stellen die opgebouwd is vanuit de ontwikkeling van het (fysieke) projectresultaat (de scope). Op deze wijze is het mogelijk om een reële vergelijking te maken tussen de eerste initiële ramingen van de kosten en de huidige inzichten. De stijgende kosten zijn hiermee goed verklaarbaar en kunnen worden toegeschreven aan:

- scopewijzigingen;
- aanvullende kwaliteitseisen;
- kosten ten gevolge van discussie met omgeving;
- aanvullende onderzoeken;
- vertragingskosten;
- stikstofmaatregelen;
- rentelasten en indexeringskosten.

De analyse van de historische kostenontwikkeling van de Buitenring zullen wij laten toetsen door een onafhankelijke partij.

Om een duidelijk inzicht te krijgen in de oude en nieuwe kostenramingen van de Buitenring maken wij onderscheid tussen de volgende kostencategorieën:

- operationele voorbereidingskosten;
- personele voorbereidingskosten;
- investeringskosten.

III.2. Operationele voorbereidingskosten

De operationele voorbereidingskosten kunnen per project sterk fluctueren. De Provincie hanteert als regel, dat de investeringskosten en operationele voorbereidingskosten respectievelijk 82% en 18% van de totale kosten bedragen. De voorbereidingskosten bestaan globaal uit 60% personele en 40% operationele kosten en zijn tegen elkaar uitwisselbaar.

Deze categorie kosten betreft alle kosten welke in voorgaande fasen t/m start uitvoering zijn/worden gemaakt om de daadwerkelijke uitvoering van de aanleg van de Buitenring te kunnen starten. Denk hierbij aan het doen van studies, maken van ontwerp, onderzoeken, vergunningverlening en ondersteuning door verschillende specialisten (juridisch, technisch, milieu, verkeer, enz.). Het bedrag dat tot einde van het project aan voorbereidingskosten wordt besteed, was geraamd op € 26 mln. Hiervoor hebben uw Staten reeds eerder middelen beschikbaar gesteld.

Tijdens de looptijd van het project zijn er ook voor de voorbereidingskosten wijzigingen doorgevoerd die bij de start van het project in 2004 niet te voorzien waren. Voorbeelden van de wijzigingen zijn het Provinciaal Inpassingsplan (voorheen bestemmingsplan) en het overnemen van de aansluiting Nuth van het Rijk.

Vanwege extra benodigde onderzoeken als gevolg van de vernietiging van het Inpassingsplan 2010 dienen de operationele voorbereidingskosten opgehoogd te worden met een bedrag van € 5,4 mln. naar € 31,4 mln. Dit bedrag is reeds gemeld in het overzicht van 6 maart 2012.

III.3. Personele voorbereidingskosten

Deze categorie kosten betreft alle (personele) kosten die gemaakt worden door de projectorganisatie. Het betreft de besteding van uren door eigen (provinciale) medewerkers. In totaal werden deze kosten t/m einde project geraamd op € 14,5 miljoen. Hiervoor hebben uw Staten reeds eerder middelen beschikbaar gesteld. Het totale personele voorbereidingsbudget sluit nu op circa € 16 miljoen. Dit bedrag sluit hoger vanwege het feit dat er ook geraamde en gemaakte (personele) kosten in zijn verdisconteerd voor de MIT- en BNI-projecten die van 2000 tot 2007 zijn gerealiseerd. Deze raming is inclusief de extra kosten die zijn veroorzaakt door de uitspraak van de Raad van State d.d. 7 december 2011 (herstel Inpassingsplan,

vertraging project). Er is geen aanleiding om aan te nemen dat deze kosten nog zullen wijzigen (zie tabel 1 in bijlage 3).

III.4. Investeringskosten
Deze categorie kosten betreft alle kosten die gerelateerd kunnen worden aan het fysieke projectresultaat. Op 8 oktober 2010 bedroegen de totale investeringskosten € 314 mln., inclusief Project Onvoorzien. Dit is verreweg het grootste deel van de totale kosten van de Buitenring.

Als gevolg van de vernietiging van het Inpassingsplan dienen de investeringskosten te worden opgehoogd met een bedrag van € 76,73 mln. tot een totaalbedrag € 390,73 mln. Deze verhoging wordt veroorzaakt door:
- de maatregelen voor stikstofdepositie (zie tabel B in bijlage 3);
- de kwaliteitsimpuls (zie tabel C in bijlage 3);
- de wijziging van het contract met MNO Vervat (zie tabel D in bijlage 3);
- de vertragingskosten (zie tabel E in bijlage 3).

III. 5. Dekking vanuit de regio
Met de regio zijn afspraken gemaakt over een inbreng in de dekking van de kosten van de Buitenring (zie bijlage 3). In aanvulling daarop is door de eerstverantwoordelijke portefeuillehouder afgesproken dat de resultaatsverplichting van de regio in die dekking, met € 5 miljoen kan worden verminderd, indien de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden tegen de actuele marktwaarde in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden, uitgaande van de actuele marktwaarde, tijdig beschikbaar stellen (bij de natuurgronden vindt geen eigendomsoverdracht plaats, maar wordt een vergoeding verstrekt in verband met de afwaardering van deze gronden). Deze afspraak is een gevolg van het feit dat in het Bestuursconvenant 2005 wordt uitgegaan van overdracht van gemeentelijke gronden tegen de taxatieprijzen uit een rapport van de Grontmij.

De bijdrage van de gemeenten in de extra kosten ad € 87,13 mln. bedragen € 7,71 mln. op basis van het beginsel "samen de trap op en samen de trap af', zoals vastgelegd in het Bestuursconvenant van 2005.

III.6. Totaaloverzicht

Totaaloverzicht,
financiën Buitenring
(tabel H)

H

	Kosten 6/3/2012	Tekort 6/3/2012	Herijking 5/06/2012	Tekort 5/06/2012
Investeringskosten PIP 2010	**€ 314,00**		**€ 314,00**	
Extra investeringskosten (tabel E)	€ 57,96		€ 52,63	
Aanpassing N274	€ 4,60		€ 4,60	
Indexering tot einde project	€ 19,50		€ 19,50	
Totaal Investeringskosten	**€ 396,06**		**€ 390,73**	
Verschil t.o.v. taakstellend budget		**€ 82,06**		**€ 76,73**
Tekort dekking resultaatsverplichting Parkstad	**€ 5,00**	**€ 5,00**	**€ 5,00**	**€ 5,00**
Extra voorbereidingskosten	**€ 5,40**	**€ 5,40**	**€ 5,40**	**€ 5,40**
Totaal Extra benodigd		**€ 92,46**		**€ 87,13**

Wij zullen na uw besluit in uw eerstvolgende vergadering (d.d 12 oktober 2012) een hierop gebaseerd integraal kredietbesluit BPL aan uw Staten voorleggen.

Nadrukkelijk willen wij aangeven dat de scope van het project Buitenring Parkstad Limburg de voorbereiding en realisatie van de Buitenring behelst. Beheer en onderhoud behoren niet tot de projectscope van het project BPL.

IV. RISICO'BEHEERSING

In dit deel wordt ingegaan op de risico's en beheersmaatregelen

De ramingen zijn op dit moment verder onderbouwd, gedetailleerder en hiermee "harder" dan de getallen van 6 maart 2012.

Ook is van steeds meer posten de spreiding bekend en wordt deze minder. Op enkele onderdelen worden de ramingen nog verder onderbouwd, zoals bij de post Kabels & Leidingen. In dit geval is er nog sprake van een spreiding van +/- 15%, maar wij hebben +15% meegenomen in de raming.

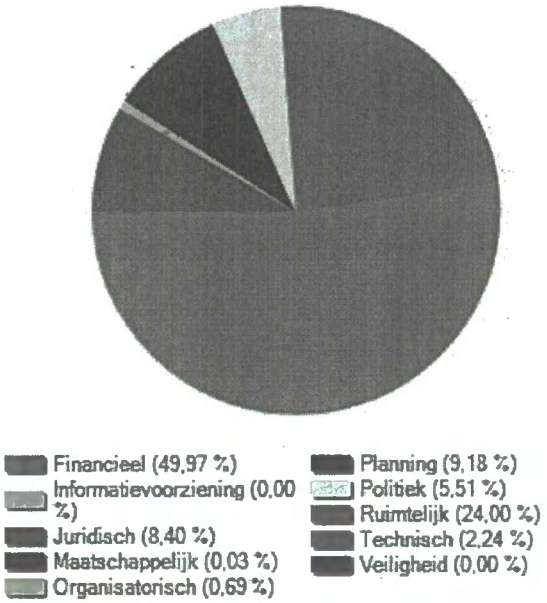

Verdeling Geld-effecten risico's BPL

Deze aanpak heeft geleid tot een verbeterde onderbouwing van de risicobuffer in de kostenraming, de zogenaamde post Project Onvoorzien. Deze post kent nu een waarde van € 33,83 mln op basis van het risicoprofiel Buitenring d.d. 24 mei 2012.

Met de risico-inschattingen, de getroffen risicomaatregelen en de huidige, adequate beheersorganisatie verwachten wij dat de kosten van de Buitenring beheersbaar blijven. De historische kostenstijgingen zijn goed verklaarbaar en de huidige en de verwachte kostenontwikkeling is er eerder een van daling dan toename.

Voor het overige verwijzen wij naar de bijgevoegde memo over de voortgang (bijlage 4).

V. MOTIES

Op 8 oktober 2010 en op 16 december 2011 is door uw Staten een aantal moties aangenomen. Hieronder komen de moties 1 en 5 d.d. 8 oktober 2010 aan de orde. Motie 1 komt aan de orde, omdat daarover nadere standpuntbepaling nodig is. Motie 5 komt aan de orde, omdat daarmee in het onderhavige Inpassingsplan geen rekening is gehouden (zie hieronder). Voor wat betreft de overige moties verwijzen wij u naar de memo over de voortgang (bijlage 4) en de antwoorden op artikel 38-vragen d.d. 8 mei 2012.

V.1. Motie 1: onderliggende wegennet

In deze motie werd aan ons verzocht een onderzoek op te starten naar verkeersproblemen als gevolg van de aanleg van de Buitenring voor het onderliggende wegennet. Verder om te onderzoeken op welke wijze de

kosten van het oplossen van die knelpunten gezamenlijk met de gemeenten gedragen kunnen worden en vervolgens een voorstel aan uw Staten te doen voor oplossing van die knelpunten, bij voorkeur binnen het taakstellende budget. In de memo over de voortgang (bijlage 4) gaan wij nader in op het onderzoek dat heeft plaatsgevonden.

Ons voorstel is om, conform het bepaalde in het Bestuursconvenant 2005 (artikel 7 b, lid 4), de extra kosten van ongeveer € 7 mln. als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet ten laste te laten blijven van de wegbeheerder. In het geval van de gemeentelijke wegen betekent dit dus: ten laste van de gemeenten.

V.2. Motie 5: Verdiepte ligging ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade

In deze motie werd aan ons College gevraagd om te bezien of de verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade budgettair neutraal en zonder gevolgen voor de waterhuishouding met betrekking tot het Geleenbeekdal aangelegd kan worden.
Wij hebben inmiddels een nader onderzoek laten verrichten en op 6 maart 2012 hebben wij van MNO Vervat BV een raming van € 3,7 mln. ontvangen. Deze uitkomst en de onderbouwing ervan is inmiddels ook met de gemeente Nuth besproken. Dit heeft er toe geleid dat wij in de periode tussen maart en juni 2012 nog eens kritisch de raming hebben geanalyseerd en het bedrag is bijgesteld naar € 2.8 mln, met een nauwkeurigheid van + of – 15 %. De conclusie blijft echter dat budgettaire neutraliteit niet mogelijk is, zodat op dit moment niet aan dit uitgangspunt van de motie wordt voldaan. Daarom is in het Inpassingsplan geen rekening gehouden met de verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade, aangezien in dit Inpassingsplan geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden meegenomen.
Aan het uitgangspunt met betrekking tot de waterhuishouding kan wel worden voldaan.

Voorstel

Voorgesteld wordt door middel van vaststelling van bijgaand concept-besluit (bijlage 1):

1. kennis te nemen van het standpunt van ons College op de ingebrachte zienswijzen op het Inpassingsplan, de eerste en tweede aanvulling op het MER Buitenring en de Tracénota/MER aansluiting Nuth, en in te stemmen met de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de daarin opgenomen verklaringen in zake (niet-) ontvankelijkheid en de gegrond- en ongegrondverklaringen;
2. kennis te nemen van de verantwoording van het Groepsrisico en het geringe restrisico te aanvaarden;
3. met inachtneming van het gestelde in de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012, alsmede de Nota van Wijzigingen (2010 en 2012), het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast te stellen;
4. te besluiten dat conform artikel 3.26, lid 5 Wro de bestemmingsplanbevoegdheid van de gemeenteraden van Nuth, Heerlen, Kerkrade, Onderbanken, Landgraaf, Schinnen en Brunssum voor die gronden gelegen binnen het plangebied van het Inpassingsplan tot 22 juni 2022 wordt uitgesloten;
5. te besluiten dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro uitoefenen, en Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in art. 2.1, eerste lid onder a, b, c, of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
6. te besluiten dat wordt teruggevallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan en dat derhalve niet opnieuw de zienswijzenprocedure wordt doorlopen;
7. te besluiten dat de extra kosten als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet voor rekening van de wegbeheerder blijven;

8. te besluiten dat de investeringskosten worden verhoogd met een bedrag van € 76,73 mln. naar € 390,73 mln. (prijspeil 2012);
9. te besluiten dat de operationele kosten worden verhoogd met € 5,4 mln. naar € 31,4 mln. (prijspeil 2012);
10. te besluiten dat de verlaging ad € 5 mln. van de resultaatsverplichting Parkstad Limburg ten laste wordt gebracht van de provincie Limburg, onder de voorwaarde dat de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden tegen de actuele marktwaarde in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden, uitgaande van de actuele marktwaarde, tijdig beschikbaar stellen;
11. ervan kennis te nemen dat in uw eerstvolgende vergadering (d.d 12 oktober 2012) een hierop gebaseerd integraal kredietbesluit BPL aan uw Staten wordt voorgelegd.
12. te besluiten dat als bijdrage in het totaal van de meerkosten ad € 87,13 mln. (punt 9+10+11) een bedrag van € 7,71 mln. voor rekening komt van de Parkstad gemeenten. Dit op basis van het principe 'samen trap op, samen trap af', zoals neergelegd in het bestuursconvenant 2005. De netto meerkosten voor de provincie bedragen dan € 79,40 mln.
13. te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is en dat in de beroepsprocedure de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Gedeputeerde Staten van Limburg
drs. Th. J.F.M. Bovens, voorzitter

mr. A.C.J.M. de Kroon, secretaris

GEWIJZIGD-ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

Bijlage 1

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van 5 juni 2012, G-12-022-1, INF, 2012/26588, inzake Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012;

besluiten:

1. kennis te nemen van het standpunt van ons College op de ingebrachte zienswijzen op het Inpassingsplan, de eerste en tweede aanvulling op het MER Buitenring en de Tracénota/MER aansluiting Nuth, en in te stemmen met de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de daarin opgenomen verklaringen in zake (niet-) ontvankelijkheid en de gegrond- en ongegrondverklaringen;
2. kennis te nemen van de verantwoording van het Groepsrisico en het geringe restrisico te aanvaarden;
3. met inachtneming van het gestelde in de Nota van Zienswijzen 2010 en de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012, alsmede de Nota van Wijzigingen (2010 en 2012), het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 vast te stellen;
4. dat conform artikel 3.26, lid 5 Wro de bestemmingsplanbevoegdheid van de gemeenteraden van Nuth, Heerlen, Kerkrade, Onderbanken, Landgraaf, Schinnen en Brunssum voor die gronden gelegen binnen het plangebied van het Inpassingsplan tot 22 juni 2022 wordt uitgesloten;
5. dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheden en verplichtingen, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid Wro uitoefenen, en Gedeputeerde Staten beslissen op een aanvraag om een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in art. 2.1, eerste lid onder a, b, c, of g, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;
6. dat wordt teruggevallen op de al doorlopen procedure tot aan de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan en dat derhalve niet opnieuw de zienswijzenprocedure wordt doorlopen;
7. dat de extra kosten als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet voor rekening van de wegbeheerder blijven;
8. dat de investeringskosten worden verhoogd met een bedrag van € 76,73 mio. naar € 390,73 mio. (prijspeil 2012);
9. dat de operationele kosten worden verhoogd met € 5,4 mio. naar € 31,4 mio. (prijspeil 2012);
10. dat de verlaging ad € 5 mio. van de resultaatsverplichting Parkstad Limburg ten laste wordt gebracht van de provincie Limburg, onder de voorwaarde dat de gemeenten tijdig de benodigde tracégronden tegen de actuele marktwaarde in eigendom overdragen en de benodigde natuurgronden, uitgaande van de actuele marktwaarde, tijdig beschikbaar stellen;
11. ervan kennis te nemen dat in uw eerstvolgende vergadering (d.d 12 oktober 2012) een hierop gebaseerd integraal kredietbesluit BPL aan uw Staten wordt voorgelegd;

12. dat als bijdrage in het totaal van de meerkosten ad € 87,13 mln. (punt 9+10+11) een bedrag van € 7,71 mln. voor rekening komt van de Parkstad gemeenten. Dit op basis van het principe 'samen trap op, samen trap af', zoals neergelegd in het bestuursconvenant 2005. De netto meerkosten voor de provincie bedragen dan € 79,40 mln.;
13. te vermelden dat op dit besluit de Crisis- en herstelwet van toepassing is en dat in de beroepsprocedure de beroepsgronden in het beroepschrift moeten worden opgenomen en dat deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

voorzitter,

griffier,

BIJLAGE 2: EXTERNE VEILIGHEID / VERANTWOORDING GROEPSRISICO

Het beleidsveld externe veiligheid heeft tot doel om maatschappelijke ontwrichting ten gevolge van incidenten met gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk te voorkomen.

Invloed van de BPL op het totale verzorgingsgebied
De bestaande verkeersstructuur in het verzorgingsgebied is diffuus van aard. Dit diffuse karakter beperkt niet alleen een effectieve doorstroming van het reguliere verkeer, het werkt ook nadelig door ten aanzien van de externe veiligheid.

De bestaande verkeersstructuur heeft een diffuse routering van het vervoer van gevaarlijke stoffen tot gevolg en werkt vertragend door in de opkomsttijden van hulpdiensten. Daarnaast vindt het transport van gevaarlijke stoffen verhoudingsgewijs aanzienlijk frequenter plaats langs locaties met hoge bevolkingsconcentraties dan straks na realisatie van de BPL. De komst van de BPL betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen meer geconcentreerd zal kunnen plaatsvinden via een weg met een hoger veiligheidsniveau dan regulier diffuus stadsverkeer. De komst betekent ook dat hulpdiensten sneller binnen hun verzorgingsgebied kunnen opereren en dat bij eventuele opschaling de bereikbaarheid voor hulpdiensten van buiten de regio sterk verbetert.

Een en ander neemt niet weg dat het noodzakelijk is dat het nieuwe tracé voldoet aan het voor externe veiligheid geldende beoordelingskader.

Beoordeling vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.
Vanuit de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelden er twee beoordelingsgrootheden: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De beoordeling vindt hierbij plaats op grond van vervoersprognoses voor 2025 (Bron: rapport Arcadis)

Plaatsgebonden risico
Het plaatsgebonden risico is berekend door Arcadis. Uit deze rapportage blijkt dat over de gehele lengte van de BPL voldaan wordt aan de hiervoor geldende normstelling, omdat er geen 10^{-6} -risicocontour is. Het plaatsgebonden risico behoeft dan ook geen nadere beschouwing.

Beoordeling invloed van hoge druk aardgastransportleidingen
Ten gevolge van de aanleg van de BPL zullen enkele aanpassingen ten aanzien van hoge druk aardgastransportleidingen gerealiseerd moeten worden. Deze aanpassingen vinden plaats binnen de kwaliteitseisen van de Gasunie waarbij ten aanzien van het te realiseren beschermingsniveau door de Gasunie geanticipeerd wordt op het gestelde in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Plaatsgebonden risico
Door de Gasunie is bij de nieuwe, te verleggen, leidingstroken het plaatsgebonden risico berekend. Bij geen van de leidingstroken is een 10^{-6} -risicocontour aanwezig. Het plaatsgebonden risico behoeft dan ook geen nadere beschouwing.

Groepsrisico
Waar het plaatsgebonden risico harde juridische consequenties heeft, gaat het groepsrisico vooral over het beschouwen van de mogelijkheden om de veiligheid te optimaliseren en verantwoording af te leggen over de hierbij gemaakte keuzes en het geringe restrisico.

Deze beoordelingsgrootheden moeten worden onderzocht, indien het berekende groepsrisico toeneemt of de oriëntatiewaarde overschrijdt. Uit de berekeningen van Arcadis voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te leggen weg als uit de berekeningen van de Gasunie voor het verleggen van delen van de ondergrondse buisleiding, blijkt dat de omvang van het berekende groepsrisico zeer beperkt is. Wanneer het huidige transport wordt vergeleken met het toekomstig transport is niet of nauwelijks sprake van een toename. Door de realisatie van de BPL is er lokaal sprake van een (zeer beperkte) toename van het groepsrisico.
Het ijkpunt bij de beoordeling van het berekende groepsrisico, de oriëntatiewaarde, wordt ook in de nieuwe situatie ruim onderschreden. Omdat lokaal toch sprake is van een geringe toename, dient de verantwoordingsplicht te worden ingevuld.

Bij het invullen van de verantwoordingsplicht dient het bestuur van de Brandweer Zuid Limburg in gelegenheid te worden gesteld om te adviseren. Tijdens de voorbereiding van dit besluit is meerdere malen overleg geweest met vertegenwoordigers van de lokale en regionale brandweer. De Brandweer Zuid-Limburg heeft op 2 juni 2010 en op 1 maart 2011 advies uitgebracht. Deze adviezen zijn ter documentatie opgenomen bij de stukken.
Op 29 mei 2012 heeft overleg plaatsgevonden met de Brandweer Zuid Limburg waarbij de wijzigingen in het Inpassingsplan 2012 besproken zijn. Hieruit is gebleken dat deze wijzigingen aan het Inpassingsplan geen wijzigingen in de externe veiligheidssituatie betekenen en de Brandweer Zuid Limburg haar adviezen van 2010 en 2011 gestand doet. Het verslag van dit overleg is als bijlage toegevoegd.

Invulling verantwoordingsplicht
Bij de beoordeling van de verantwoordingsplicht moeten de volgende zaken bekeken worden. Alternatieve routes, maatregelen ter beperking van de risico's, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Voor een beschouwing van de basissituatie wordt verwezen naar de rapportage in Deelrapport 11 bij het Inpassingsplan (externe veiligheid).

Alternatieve routes
Via de MER is op grond van diverse criteria, een keuze gemaakt uit mogelijke tracés. Externe veiligheid is hierbij een criterium geweest. De uiteindelijk gekozen variant kenmerkt zich door een ligging aan de buitenrand van de stedelijke agglomeratie en relatief lage personendichtheden. Andere routes leveren vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen toegevoegde waarde. Alle criteria overziend moet geconstateerd worden dat er redelijkerwijs geen alternatieven zijn.

Maatregelen ter beperking van de risico's
Ten aanzien van dit criterium is relevant dat de beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie beperkt zijn. De provincie is niet bevoegd om technische eisen te stellen aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wel is het mogelijk om voor deze provinciale weg het wegontwerp zodanig vorm te geven en een zodanige snelheid te hanteren dat de veiligheid geoptimaliseerd wordt. Dit is uitgangspunt geweest bij het wegontwerp.

In de rapportage van Arcadis wordt, anticiperend op het 'Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)' voorgesteld om als risicobeperkende maatregel een PAG (Plasbrand Aandachtsgebied) van 30 meter langs de weg vast te stellen. Ook de regionale brandweer wijst op deze mogelijkheid en verzoekt de provincie om zich aan een dergelijke zone te conformeren. Binnen het PAG gelden dan beperkingen voor nieuwe bouwwerken, zo als het bij voorkeur niet bouwen van kwetsbare objecten en het treffen van (bouwkundige) voorzieningen die de nadelige effecten van een plasbrand zoveel mogelijk wegnemen.

Wij merken op dat het PAG inderdaad een maatregel is in het concept Btev. Uit de achtergronddocumenten bij het Btev blijkt echter ook dat een richtwaarde van 7000 transporten met brandbare vloeistoffen wordt gehanteerd, waarboven een PAG wordt vastgesteld langs rijkswegen. Rijkswaterstaat hanteert dit aantal tevens als richtwaarde bij het beoordelen van de noodzaak voor eventuele extra bestrijdbaarheidsmaatregelen. Bij lagere transportintensiteiten wordt overwogen dat de ruimtelijke, technische en financiële consequenties niet opwegen tegen de beperkte veiligheidswinst.

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

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid
De regionale brandweer geeft bij de advisering een indeling in vier zones waarbinnen maatregelen worden voorgesteld. Concreet wordt de provincie verzocht om zich aan deze zone-indeling te conformeren. Wij merken op dat de door de brandweer voorgestelde zone-indeling een zware maatregel is voor de beperkte vervoersomvang van gevaarlijke stoffen die op de BPL verwacht wordt. Ook merken wij op dat deze zone-indeling buiten de grenzen van het Inpassingsplan is geprojecteerd. Het voorgestelde is daardoor niet te realiseren zonder de betreffende gemeentelijke bestemmingsplannen bij de besluitvorming te betrekken. Daardoor overstijgt het advies de reikwijdte van het besluit.

Het gestelde in het advies van de brandweer roept de vraag op of het inpassingplan is te verantwoorden zonder conformering aan de voorgestelde zonering. Wij zien hiervoor geen belemmering omdat:
- de vervoersomvang van gevaarlijke stoffen over de BPL zeer beperkt is en er geen sprake is van een 10^{-6} risicocontour;
- het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde blijft;
- de advisering om binnen 80 meter in principe geen bebouwing toe te staan veel verder gaat dan maatregelen die op grond van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zouden moeten worden getroffen.

De regionale brandweer adviseert tevens om vanuit het oogpunt van zelfredzaamheid de aanwezigen binnen de zone te informeren over de mogelijke gevolgen van een incident met gevaarlijke stoffen.

Wij merken op dat het Inpassingsplan, juridisch gezien, geen basis biedt om de hier bedoelde informatie te verstrekken. Wel zal vanuit het algemene veiligheidsbeleid hieromtrent voorlichting aan de (Limburgse) bevolking plaats vinden.

Bluswatervoorziening
De regionale brandweer schetst in haar advies een aantal ongevalscenario's, en geeft ten opzichte van het Arcadis-rapport aanvullende informatie over de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen. De provincie wordt verzocht om zich te conformeren aan het in het advies gewenste beschermingsniveau.

Wij merken op dat uit het onderzoek naar de beschikbaarheid van bluswater blijkt dat het thans aanwezige voorzieningennetwerk is ontworpen op de aanwezige bebouwing. Richting het tracé van de BPL is daardoor sprake van hiaten in het voorzieningenniveau.

Wij constateren dat de in het advies voorgestelde fijnmazigheid van de voorzieningen evenals de beoogde bluswateropbrengst, zeer kostbaar is. Wij constateren ook dat een voorzieningenniveau wordt gevraagd dat het gangbare beschermingsniveau langs rijkswegen in de provincie ruim te boven gaat. Het advies van de regionale brandweer is vooral gebaseerd op een effectbenadering. Gezien de impact van het advies hechten wij eraan om een kansbenadering te hanteren en constateren wij dat de geringe vervoersintensiteit van gevaarlijke stoffen op de BPL geen aanleiding geeft voor het realiseren van het gevraagde voorzieningenniveau.

Conclusie externe veiligheid
Er wordt voldaan aan de vigerende regelgeving ten aanzien van externe veiligheid. Ten aanzien van het groepsrisico wordt op grond van vorenstaande overwegingen geoordeeld dat sprake is van een te verantwoorden situatie zoals beschreven in het inpassingsplan.

Bijlage

Inleiding

De Brandweer Zuid-Limburg is gevraagd om advies te geven op het deelrapport 11 "Externe Veiligheid behorende bij het inpassingsplan buitenring Parkstad Limburg". De provincie Limburg heeft de brandweer specifiek gevraagd om te adviseren op wijzigingen aan het hogedruk aardgastransport stelsel.

1. Verkenning / Situatieschets

Beschrijving plangebied.

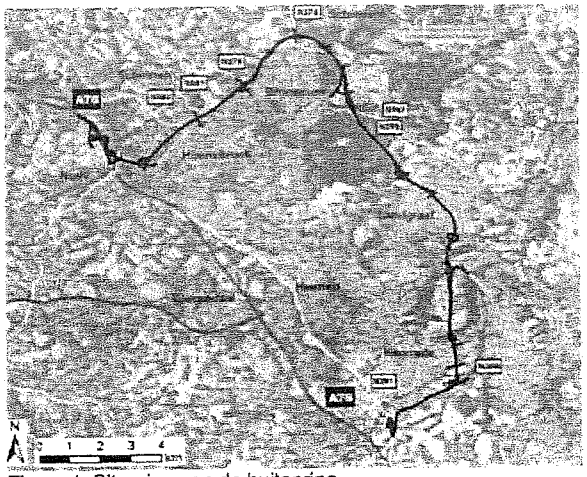

Figuur 1: Situering van de buitenring

Het plangebied loopt parallel met de nieuw te realiseren buitenring parkstad Limburg. De buitenring zal een ringweg gaan vormen rondom de regio Parkstad Limburg. Her project omvat het realiseren van een hoogwaardige regionale wegverbinding tussen de aansluiting op de A76 ter hoogte van het bedrijventerrein de Horsel tot aan de aansluiting op de N281 ter hoogte van het Science and Business Parc Avantis.
Over de buitenring zal transport van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Om de aanleg van de buitenring mogelijk te maken worden er wijzigingen aangebracht aan de hogedruk aardgas transportleidingen die onder het inpassingsplan vallen.

De buitenring ligt ook binnen een gebied dat door het POL is gedefinieerd als stadsregio (zie figuur 2). Het is dus niet uit te sluiten dat er in de toekomst nieuwe ontwikkelingen zullen plaatsvinden in de nabijheid van de gasbuisleiding.

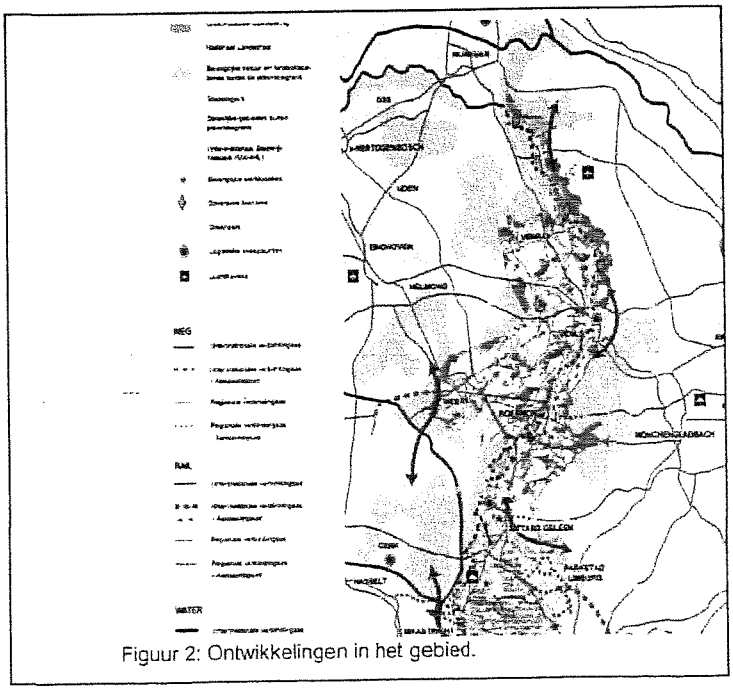

Figuur 2: Ontwikkelingen in het gebied.

Beschrijving ontwikkeling.
Het betreft hier een zogenaamd veterplan, waarbinnen zoals in het rapport ook wordt gesteld, niet wordt voorzien in de ontwikkeling van functies 'waar grote aantallen mensen gedurende een lange tijd van de dag verblijven' (Hoofdstuk 7, paragraaf 1). Dit betekent echter niet dat de ontwikkelingen binnen het plangebied geen invloed kunnen hebben op de Externe Veiligheidssituatie van de gebieden rondom het inpassingsplan. De invloedsgebieden van deze buisleidingen overschrijden de grenzen van het plangebied. Vandaar ook dat de brandweer een inschatting maakt van de bestrijdbaarheid van incidenten buiten het plangebied.

Beschrijving van de risicobronnen.
De volgende risicobronnen zijn binnen het plangebied voorhanden:

Mensheggerweg, Landgraaf
- Gasbuisleiding Z-503-12: 219.1 mm (8"), 40 bar;

Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf
- Gasbuisleiding Z-503-01: 323.9 mm (12"), 40 bar;
- Gasbuisleiding Z-503-09: 168.3 mm (6"), 40 bar;
- Gasbuisleiding Z-503-18: 168.3 mm (6"), 40 bar;

Parkstad 1, Nuth
- Gasbuisleiding Z-503-01: 368 mm (14"), 40 bar;
- Gasbuisleiding Z-503-13: 114.3 mm (4"), 40 bar;

Parkstad 2 Allee, Amstenrade
- Gasbuisleiding Z-503-01: 406.4 mm (16"), 40 bar;

Parkstad 6 Hamweg, Kerkrade
- Gasbuisleiding Z-504-01: 323.9 mm (12"), 40 bar;
- Gasbuisleiding Z-504-07: 159 mm (6"), 40 bar;

Beschrijving van het groepsrisico.
In de onderstaande tabel zijn de groepsrisico's ten opzichte van de oriëntatiewaarde (OW) weergegeven.

Buisleidingdeel	Groepsrisico tov oriëntatiewaarde
Mensheggerweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-12: 219.1 mm (8"), 40 bar	0.01
Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-01: 323.9 mm (12"), 40 bar	0.01
Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-09: 168.3 mm (6"), 40 bar	0
Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-18: 168.3 mm (6"), 40 bar	0
Parkstad 1, Nuth Gasbuisleiding Z-503-01: 368 mm (14"), 40 bar	0.02
Parkstad 1, Nuth Gasbuisleiding Z-503-13: 114.3 mm (4"), 40 bar	0
Parkstad 2 Allee, Amstenrade Gasbuisleiding Z-503-01: 406.4 mm (16"), 40 bar	0.06
Parkstad 6 Hamweg, Kerkrade Gasbuisleiding Z-504-01: 323.9 mm (12"), 40 bar	0.01
Parkstad 6 Hamweg, Kerkrade Gasbuisleiding Z-504-07: 159 mm (6"), 40 bar	0

Tabel 1: Groepsrisico t.o.v. de oriëntatiewaarde

Het blijkt dat het groepsrisico nergens overschreden wordt.

2. Scenarioanalyse

Hieronder zijn de scenario's benoemd die baserend op de risicobronnen binnen het plangebied kunnen optreden. De hieronder genoemde scenario's representeren de Most Credible Accident scenario's en vertegenwoordigen hiermee ook de scenario's waarbij wordt uitgegaan van de grootste nog geloofwaardige effecten.

	Scenarios	Omschrijving	100% letaal meter	Invloeds -gebied meter
	Brand scenario's			
1B	Mensheggerweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-12: 219.1 mm (8"), 40 bar	Door graafwerkzaamheden wordt de gasbuisleiding zwaar beschadigd en ontstaat er een breuk. Het ontsnappende gas ontsteekt en er ontstaat een fakkelbrand.	50	95
2B	Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-01: 323.9 mm (12"), 40 bar	"	70	140
3B	Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-09: 168.3 mm (6"), 40 bar	"	50	70
4B	Parkstad 3 Ree- en Rotscherweg, Landgraaf Gasbuisleiding Z-503-18: 168.3 mm (6"), 40 bar	"	50	70
5B	Parkstad 1, Nuth Gasbuisleiding Z-503-01: 368 mm (14"), 40 bar	"	80	150
6B	Parkstad 1, Nuth Gasbuisleiding Z-503-13: 114.3 mm (4"), 40 bar	"	30	45
7B	Parkstad 2 Allee, Amstenrade Gasbuisleiding Z-503-01: 406.4 mm (16"), 40 bar	"	80	170
8B	Parkstad 6 Hamweg, Kerkrade Gasbuisleiding Z-504-01: 323.9 mm (12"), 40 bar	"	70	140
9B	Parkstad 6 Hamweg, Kerkrade Gasbuisleiding Z-504-07: 159 mm (6"), 40 bar	"	50	70
	Toxisch scenarios			
-	nvt	nvt		
	Explosie scenarios			
3E	nvt	nvt		

Tabel 2: de scenario's

In artikel 12, lid 3, sub a van het Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen wordt vermeld dat: "Het eerste lid, onderdelen c tot en met e, is niet van toepassing indien: een bestemmingsplan betrekking heeft op een gebied waarbinnen de letaliteit van personen binnen het invloedsgebied minder dan 100% of bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is.". Dus als er zich gebouwen (=personen) binnen de 100% letaliteitszone bevinden, dan moet de uitgebreide verantwoording plaatsvinden. Dit is naar mening van de brandweer het geval voor de gemarkeerde buisleidingen. Voor de gemarkeerde buisleidingen dient dus de uitgebreide verantwoording conform Artikel 12, lid 1, plaats te vinden.

Scenario 1B tm 9B, Fakkelbrand, beschrijving
Tijdens grondwerkzaamheden wordt een buisleiding, waardoor aardgas wordt getransporteerd, geraakt. Hierdoor ontstaat een lek met als gevolg dat aardgas onder hoge druk uitstroomt. Op het moment dat het aardgas uit de buisleiding stroomt wordt dit door een vonk direct ontstoken. Doordat de buisleiding gevoed blijft, is er sprake van een continue uitstroom van aardgas. Hierdoor ontstaat er een fakkelbrand op de plek waar het aardgas uit de leiding stroomt. Het weertype is F1,5 (zeer stabiel weer met een windsnelheid van 1,5 meter per seconde). Op het moment dat er een verschil optreedt in de hoeveelheid aardgas aan het begin en eind van de buisleiding, treedt er bij de leidingbeheerder een alarm in werking. De detectie van een lek heeft op dat moment plaatsgevonden en de hulpdiensten worden gealarmeerd (als dit nog niet gebeurd is door omstanders in de buurt van de brandende buisleiding). De fakkelbrand die ontstaan is produceert een enorme

warmtestraling. Personen zonder beschermmiddelen, die worden blootgesteld aan deze warmtestraling, zullen ernstige brandwonden oplopen en/of overlijden. Verder ontstaan er door de enorme hitte secundaire branden en wordt de inzet van de hulpverleningsdiensten bemoeilijkt. De fakkelbrand zal blijven branden tot het moment dat de leiding wordt afgesloten en de leiding is leeggestroomd.

3. Bestrijdbaarheid en Zelfredzaamheid.

Aan de hand van de hierboven vermelde scenario's worden de mogelijkheden om de calamiteit te bestrijden nader beschouwt en wordt er een uitspraak gedaan over de zelfredzaamheid van de personen in het invloedsgebied van de calamiteit.

Scenario 1B t/m 9B, Fakkelbrand, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid
Een fakkelbrand levert warmtestraling af. Deze warmtestraling wordt aangeduid in kiloWatt per vierkante meter (kW/m^2). In het rapport veiligheidsstudies spoorzone Dordrecht / Zwijndrecht[1] en de Handreiking Buisleidingincidenten[2] worden diversen eigenschappen van stralingswarmte beschreven. Er zijn dan ook verschillende relevante stralingsintensiteiten te onderscheiden. De stralingsintensiteiten die gebruikt worden bij risicoberekeningen zijn 1, 3, 10 en 35 kW/m^2. Dit wil niet zeggen dat 35 kW/m^2 de maximale warmtestraling is en dat de tussenliggende stralingsintensiteiten niet kunnen optreden. De vier genoemde intensiteiten zijn puur om het effect te kunnen berekenen. Elke intensiteit heeft een ander effect op mens, dier en bebouwing. De afbeelding hieronder geeft verschillende stralingsintensiteiten rondom een brandende buisleiding weer.

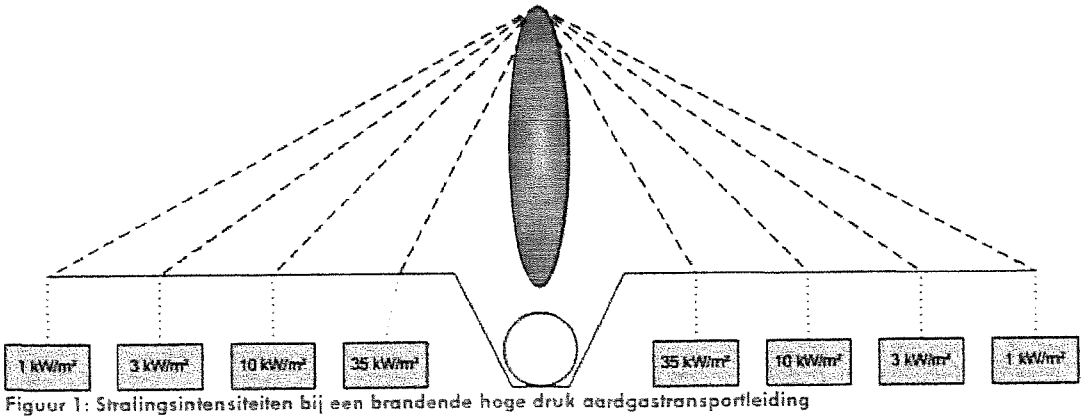

Figuur 1: Stralingsintensiteiten bij een brandende hoge druk aardgastransportleiding

De eigenschappen van de verschillende stralingsintensiteiten:

35kW/m^2
Alle personen, beschermd en onbeschermd, komen te overlijden ten gevolge van de stralingsintensiteit (100% letaliteitgrens). Alle gebouwen zijn beschadigd en moeten herbouwd worden. De hulpverleningsdiensten kunnen niet optreden.
10 kW/m^2
1% van de personen, beschermd en onbeschermd, komen te overlijden ten gevolge van de stralingsintensiteit. Aanwezige personen hebben medische hulp nodig. De ernst van de verwondingen verschilt, maar bestaat voornamelijk uit brandwonden. Verder kunnen er secundaire branden ontstaan. De hulpverleningsdiensten kunnen maximaal 20 seconden optreden, maar door de grote loopafstanden kunnen personen binnen deze stralingscontour

[1] TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie [2004]. Veiligheidsstudie spoorzone Dordrecht / Zwijndrecht. Apeldoorn, TNO Milieu, Energie en Procesinnovatie.
[2] Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (2006). Handreiking Buisleidingincidenten. Arnhem, Nederlands Instituut Fysieke Veiligheid Nibra.

niet door de hulpverleningsdiensten bereikt worden.

3 kW/m^2

De aanwezige personen in het effectgebied hebben medische hulp nodig. De ernst van de verwondingen verschilt, maar bestaat voornamelijk uit tweede en derde graad brandwonden. De brandweer kan alleen met persoonlijke beschermingsmiddelen gedurende maximaal 20 minuten optreden. Politie en ambulancepersoneel kunnen niet optreden.

1 kW/m^2

Aanwezige personen kunnen blootgesteld worden aan deze stralingsintensiteit. Rekening moet worden gehouden met de kerntemperatuur van deze personen. Bij langdurige blootstelling kan de kerntemperatuur oplopen tot een levensbedreigende hoogte. Ook onbeschermde hulpverleners (lees: politie en ambulancepersoneel) behoren tot deze groep. 1 kW/m^2 kan vergeleken worden met een hete zomerse dag, zonder het gebruik van zonnebrandcrème.

Conclusie bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid scenario 2B.

De 35kW/m^2 en de 10kW/m^2 straling ligt zowel binnen en buiten het plangebied. De brandweer kan niet (zelfs niet met haar beschermingsmiddelen) optreden binnen dit gebied. Zowel bronbestrijding als effectbestrijding is niet mogelijk. Ambulance en politie kunnen niet optreden in het gebied.

Personen aanwezig in dit gebied zullen niet tot nauwelijks in staat zijn zichzelf in veiligheid te brengen. Personen in gebouwen zullen beperkt beschermd zijn. Alle buiten verblijvende personen aanwezig in dit gebied komen te overlijden of zijn gewond. Personen in een gebouw hebben een grotere kans om geen slachtoffer te zijn als ze verder van de bron zitten. De kans om geen slachtoffer te worden neemt ook toe als er aanvullende bouwkundige eisen zijn gesteld aan de objecten die er worden gerealiseerd.

3.1. Bluswatervoorziening.

In het rapport van Arcadis wordt ook melding gemaakt van de bluswatervoorziening (Hoofdstuk 8, paragraaf 5). Uit het rapport blijkt dat enkel de primaire bluswatervoorziening nabij Dentchenbach voldoet aan de eisen van de brandweer. Dit betekent dat nabij de gasbuisleidingen waarop wij in dit document adviseren er geen primaire bluswatervoorzieningen zijn.

De mogelijkheid tot het inrichten van secundaire voorzieningen is ook onderzocht, maar deze plannen zijn komen te vervallen. Wellicht bieden tertiaire bluswatervoorzieningen een uitkomst. In het rapport wordt het volgende vermeld over de natuurlijke bluswatervoorziening: "Gezien de lage grondwaterstand in Parkstad, op sommige plaatsen tot 25 meter beneden maaiveld, en de beperkte aanwezigheid van open water, kan nauwelijks gebruik worden gemaakt van natuurlijke bluswatervoorzieningen. Veel van de beeklopen in Parkstad zijn bovendien ecologisch kwetsbare en beschermde gebieden die niet gebruikt kunnen worden als bluswatervoorziening." Tertiair is wel in het gebied aanwezig, maar vanwege de grote afstanden die overbrugd moeten worden, zijn wij geconfronteerd met hoge opbouwtijden. Concreet betekent dit dat de brandweer dus geen bluswater heeft om op te kunnen treden bij een calamiteit.

4. Geadviseerde Maatregelen.

1. Realiseren van een primaire en secundaire bluswatervoorziening nabij de 1 kW contour van de buisleiding.

De maatregelen hier zijn vooral gericht op het beperken van de effecten van de warmtestraling. Deze voorzieningen dienen gerealiseerd te worden, rekening houden met de 1 kW contour van de gasbuisleiding. Dit is nodig om het gebruik van de bluswatervoorzieningen mogelijk te maken.

Van toepassing op: 2B, 3B, 4B, 5B, 7B

2. Eisen stellen aan de bouwtechnische staat van de bebouwing.

De brandweer stelt voor dat er een regel wordt opgenomen die het mogelijk maakt dat er nadere eisen kunnen worden gesteld op het moment dat er een aanvraag voor bouwvergunning ter toetsing voorligt. Zoals eerder is aangegeven hebben de nieuwe gasbuisleidingen invloed op aangrenzende plannen. Binnen aangrenzende plannen moet dan ook naar mening van de brandweer rekening worden gehouden met de effecten van de nieuw aan te leggen gasbuisleidingen. Het veilig gebruik van de ruimte in de aangrenzende plannen kan worden verbeterd als er bij nieuwe ontwikkelingen kan worden getoetst aan de volgende criteria:

- Blinde gevels aan de kant van de risicobron.
- Vluchtwegen haaks op de risicobron.
- Hittewerend en drukgolfbestendig glas aan de kant van de risicobron.
- Het realiseren van extra WBDBO aan de kant van de risicobron.

Van toepassing op: 2B, 3B, 4B, 5B, 7B

3. Het uitsluiten van grondroering.

Sluit uit dat er grondroering kan plaatsvinden binnen de belemmeringenstrook. Sta enkel toe dat er wegen en paden kunnen worden gerealiseerd op de belemmeringenstrook.

Van toepassing op: alle buisleidingen alle 9 buisleidingen

4. Zoveel mogelijk afstand tussen bebouwing en gasbuisleiding realiseren.

Hoe verder de bebouwing zich van de gasbuisleiding bevindt, hoe groter de kans is dat personen in de bebouwing het incident zullen overleven. Bij nieuwe ontwikkelingen worden gebouwen zo ver mogelijk van de buisleiding af gerealiseerd.

Van toepassing op: alle buisleidingen alle 9 buisleidingen

5. Het minimaliseren van het aantal personen in het invloedsgebied.

De brandweer adviseert om enkel activiteiten toe te staan die een groot oppervlaktegebruik combineert met een lage personendichtheid. Wij adviseren om dat door middel van een regel te realiseren.

Van toepassing op: alle buisleidingen alle 9 buisleidingen

7. Wegen haaks op de gasbuisleiding.

Binnen de RO zone worden de wegen haaks op de buisleiding aangelegd om het ontvluchten uit het gebied mogelijk te maken. Wij adviseren om dat door middel van een regel te realiseren.

Van toepassing op: alle buisleidingen alle 9 buisleidingen

5. Restrisico.

De provincie moet er rekening mee houden dat grote incidenten, zoals een fakkelbrand, kunnen leiden tot doden en gewonden. Dit soort incidenten zijn voor de hulpdiensten per definitie niet bestrijdbaar.
De effecten van een fakkelbrand zullen naar gelang het plangebied dichter "bemenst" is resulteren in een groter aantal doden en gewonden. De hulpdiensten kunnen maar beperkt in het effectgebied van een fakkelbrand optreden.

Bijlage 2B

Bijlage 1. Uitwerking van advies

Uitgangspunten
Voor de beoordeling van de externe veiligheid zal gekeken worden naar de voorkeursvariant van het tracé van de BPL. De beoordeling door de brandweer concentreert zich op de beheersbaarheid en bestrijdbaarheid van een incident, en de zelfredzaamheid van personen aanwezig in het gebied tijdens een incident (beheersbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid).

Voor de brandweer relevante veranderingen binnen het plan
Aanleg van nieuwe provinciale ringweg door verschillende Parkstad gemeenten, waarbij op sommige plaatsen in de ringweg gebruik gemaakt wordt van bestaande (provinciale) wegen.

Risicobronnen in het plangebied
Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (brandbare vloeistoffen, brandbare gassen en toxische stoffen (vloeistoffen en gassen), kortste afstand tot bebouwing en geprojecteerde bebouwing +/- 80 meter, in de gemeenten Brunssum in de wijken Mariarade en de Kling; Landgraaf in de wijk Heiveld (nabij de McDonald's); Kerkrade in de wijk Spekholzerheide);

Risicobronnen buiten het plangebied, die van invloed zijn op het plangebied
Ondergrondse aardgas transport leidingen welke de nieuwe ringweg kruisen.

Relatie van de veranderingen m.b.t. de risicobron
Aangezien het een nieuwe weg betreft dient het risico berekend te worden. Hierbij dient aan de waarden van het plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} voldaan te worden, en het groepsrisico (GR) dient verantwoord te worden (ook al blijkt uit de berekeningen dat er in de nieuwe situatie geen overschrijding zal zijn van de oriëntatiewaarde voor het GR).

Scenario's plangebied en effecten
Van de eerder genoemde risicobron in het plangebied wordt een viertal scenario's beschreven. Bij de uitwerking is het maximum credible accident (MCA, meest geloofwaardig) beschreven. Een MCA is een scenario met grote effecten en een nog geloofwaardige kans van optreden. Op een MCA-scenario bereiden de hulpverleningsdiensten zich maximaal voor.

1. Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (brandbaar gas)
Verkeersongeval waarbij een tankwagen met LPG betrokken is, met een systeeminhoud van 23 ton. De volgende twee scenario's zijn te onderscheiden:

- Meest geloofwaardig scenario: de tankwagen scheurt open, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.
- Worst case scenario: de tankwagen wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een warme BLEVE ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 12 seconden blootgesteld.

De effecten van een ongeval met een tankwagen LPG staan hieronder schematisch weergegeven.

Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
De tankwagen scheurt open, waardoor het vloeistof verdichte gas expandeert en een overdrukscenario veroorzaakt.		De tankwagen wordt aangestraald, waardoor de tank wordt verwarmd, de integriteit van de tankwand-constructie het begeeft en een warme BLEVE ontstaat. Door de aanwezigheid van vuur / brand / hitte zal de brandbare vloeistof ontsteken en een grote vuurbal met grote hittestraling tot gevolg hebben, met uitstraling naar de omgeving. Personen binnen de stralingscontouren, worden circa 12 seconden blootgesteld	
Kans	(10^{-9}/voertuig/km)	Kans	(10^{-9}/voertuig/km)
Blootstellingsduur	kort	Blootstellingsduur	12 seconden
100% letaal (dood)	30 meter	100% letaal	90 meter
		10% letaal	140 meter
1% letaal (gewond)	70 meter	1% letaal	230 meter
Glasbreuk	180 meter	1e gr. brandwonden	400 meter

2. Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (Toxische vloeistof)

Verkeersongeval waarbij een tankwagen met een toxische vloeistof betrokken is, met een systeeminhoud van 23 ton. De volgende twee scenario's zijn te onderscheiden:

- *Meest geloofwaardig scenario*: de tankwagen faalt catastrofaal, waardoor de vloeistof binnen 1 minuut uitstroomt en een vloeistofplas vormt van 1500m^2. Deze vloeistofplas dampt gedurende 1800 seconden uit, met een gemiddelde bronsterkte van 0,5 kg/sec. Dit veroorzaakt een toxische wolk.
- *Worst case scenario*: de tankwagen faalt catastrofaal, waardoor de vloeistof binnen 1 minuut uitstroomt en een vloeistofplas vormt van 1500m^2. Deze vloeistofplas dampt gedurende 1800 seconden uit, met een gemiddelde bronsterkte van 1,8 kg/sec. Dit veroorzaakt een sterker geconcentreerde toxische wolk.

Worst case scenario		Meest geloofwaardig scenario	
LT1 De tank bij dit scenario faalt catastrofaal. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 1500 m2, die vervolgens gedurende 1800 seconden uitdampt. Hierbij is een gemiddelde bronsterkte van 1,8 kg/s aangehouden.		LT2 De tank bij dit scenario faalt catastrofaal. De vloeistof stroomt binnen 1 minuut uit en vormt een vloeistofplas van 1500 m2, die vervolgens gedurende 1800 seconden uitdampt. Hierbij is een gemiddelde bronsterkte van 0,5 kg/s aangehouden.	
Kans	(10-9/voertuig/km)	Kans	(10-9/voertuig/km)
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	30 minuten
100% letaal (dood)	30 meter	100% letaal (dood)	25 meter
10% letaal	130 meter	10% letaal	55 meter
1% letaal (gewond)	200 meter	1% letaal (gewond)	70 meter
LBW*	350 meter	LBW	150 meter
AGW	800 meter	AGW	1000 meter

* LBW: levensbedreigendewaarde

3. Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (Toxische gassen)

Verkeersongeval waarbij een tankwagen met een toxisch gas betrokken is, met een systeeminhoud van 23 ton. De volgende twee scenario's zijn te onderscheiden:

- *Meest geloofwaardig scenario*: Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand van de tankwagen, waardoor het tot vloeistof verdichte gas kan uittreden met een gemiddelde bronsterkte van circa 3 kg/s continu. Dit veroorzaakt een toxische wolk.
- *Worst case scenario*: de tankwagen faalt catastrofaal. Hierdoor vormt in een keer 55% van de aanwezige tot vloeistof verdichte gas een toxische wolk. De rest van de vloeistof stroomt uit tot een vloeistofplas en kookt koud in korte tijd. De uitdamping van
- binnen 1 minuut uitstroomt en een vloeistofplas vormt van 1500m^2. Deze vloeistofplas dampt gedurende 1800 seconden uit, met een gemiddelde bronsterkte van 1,8 kg/sec. Dit veroorzaakt een sterker geconcentreerde toxische wolk.

Meest geloofwaardig scenario		Worst case scenario	
GT3 Er ontstaat een lek van 15 mm in de tankwand, waardoor het vloeistof verdichte gas kan uittreden. De gemiddelde bronsterkte bedraagt circa 3 kg/s continu.		GT3 De tankwagen faalt instantaan. Circa 55% van de vloeistof (9 ton) flasht af, de rest van de vloeistof stroomt uit en kookt koud in korte tijd.	
Kans	(10-8/voertuig/km)	Kans	(10-9/voertuig/km)
Blootstellingsduur	30 minuten	Blootstellingsduur	Direct
100% letaal	40 meter	100% letaal	250 meter
10% letaal	90 meter	10% letaal	600 meter
1% letaal	120 meter	1% letaal	750 meter
LBW	250 meter	LBW	Niet relevant
AGW	700 meter	AGW	Niet relevant

4. Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg (brandbare vloeistof)

Het scenario met dieselolie (LF1) is, wat de hier beschouwde effecten, in orde van grootte vergelijkbaar met de hittebelasting van de stof pentaan c.q. benzine (LF2). Deze stoffen zijn niet routeplichtig en hoeven daarom bij een route gevaarlijke stoffen niet in beschouwing genomen te worden. Men houdt een plasbrand aandachtsgebied (PAG) in acht van 30 meter, waarmee een buffer naar de omliggende bebouwing voor deze incidenten gevormd wordt.

Zonering & Maatregelen

Scenario	Waarden	Meters
MCA BLEVE	100%	30
	1%	70
	effect	180
WC BLEVE	100%	90
	1%	230
	effect	400
MCA Tox Vloei	100%	25
	1%	70
	LBW	150
	AGW	1000
WC Tox Vloei	100%	30
	1%	200
	LBW	350
	AGW	800
MCA Tox gas	100%	40
	1%	120
	LBW	250
	AGW	700
WC Tox gas	100%	250
	1%	750
	LBW	>1000
	AGW	>1000
MCA	Most Credible Accident	
WC	Worst Case	
100%	100% Letaliteit	Allen dood
1%	1% letaliteit	1% dood
LBW	Levens-bedreigende grenswaarde	
AGW	Alarmerings grenswaarde	

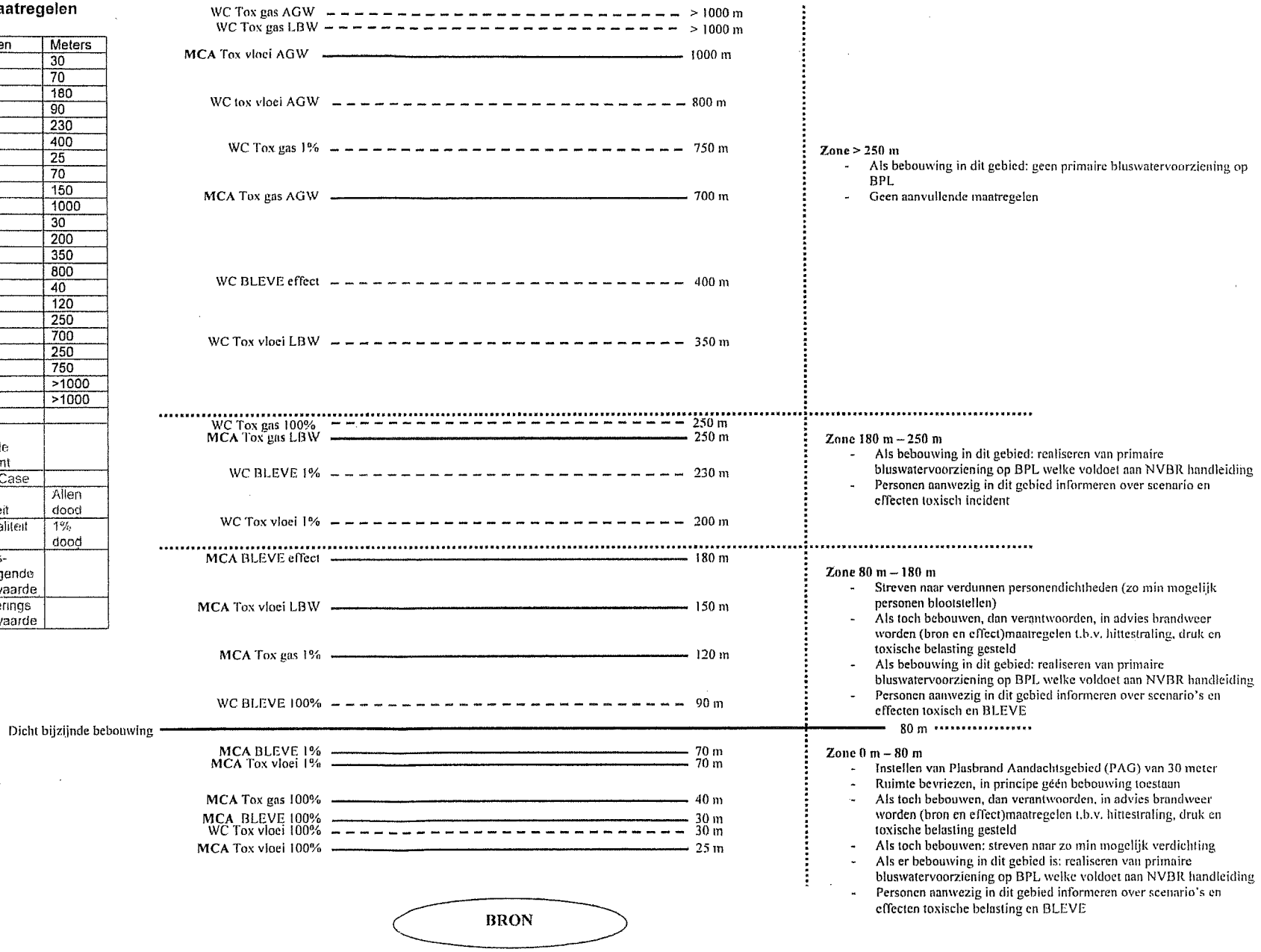

Zone > 250 m
- Als bebouwing in dit gebied: geen primaire bluswatervoorziening op BPL
- Geen aanvullende maatregelen

Zone 180 m – 250 m
- Als bebouwing in dit gebied: realiseren van primaire bluswatervoorziening op BPL welke voldoet aan NVBR handleiding
- Personen aanwezig in dit gebied informeren over scenario en effecten toxisch incident

Zone 80 m – 180 m
- Streven naar verdunnen personendichtheden (zo min mogelijk personen blootstellen)
- Als toch bebouwen, dan verantwoorden, in advies brandweer worden (bron en effect)maatregelen t.b.v. hittestraling, druk en toxische belasting gesteld
- Als bebouwing in dit gebied: realiseren van primaire bluswatervoorziening op BPL welke voldoet aan NVBR handleiding
- Personen aanwezig in dit gebied informeren over scenario's en effecten toxisch en BLEVE

Zone 0 m – 80 m
- Instellen van Plasbrand Aandachtsgebied (PAG) van 30 meter
- Ruimte bevriezen, in principe géén bebouwing toestaan
- Als toch bebouwen, dan verantwoorden, in advies brandweer worden (bron en effect)maatregelen t.b.v. hittestraling, druk en toxische belasting gesteld
- Als toch bebouwen: streven naar zo min mogelijk verdichting
- Als er bebouwing in dit gebied is: realiseren van primaire bluswatervoorziening op BPL welke voldoet aan NVBR handleiding
- Personen aanwezig in dit gebied informeren over scenario's en effecten toxische belasting en BLEVE

Bluswatervoorzieningen
In een eerder advies van de toenmalige brandweer Parkstad-Limburg met kenmerk U/2006/1176 d.d. 15-12-2006 is uitgebreid geadviseerd op het gebied van bluswater. In het nu voorliggend advies wordt er dieper ingegaan op de benodigde bluswatercapaciteiten per scenario, met als doel te komen tot een bluswateradvies per scenario. Daaropvolgend wordt er ingegaan op de quickscan bluswater die door de Brandweer Zuid-Limburg is uitgevoerd.

De scenario's die meegenomen worden in dit advies zijn de reeds eerder beschreven. In de hieronder weergegeven tabel staat het scenario en de bijbehorende hoeveelheden bluswater.

	Totale bluswatercapaciteit	Bluswatercapaciteit voor bestrijden	Bluswatercapaciteit voor beheersen
Plasbrand	312m^3/uur	192m^3/uur	2x 60m^3/uur
Toxisch	150m^3/uur	60m^3/uur	90m^3/uur
BLEVE koud	120m^3/uur	-	2x 60m^3/uur
BLEVE warm	120m^3/uur[2]	60m^3/uur	2x 60m^3/uur

Scenario plasbrand
Uit het advies van 2006 is te halen dat voor het bestrijden en beheersen van dit scenario een totale bluswatercapaciteit nodig is van 312m^3/uur, waarbij er landelijk rekening wordt gehouden met een benodigde capaciteit van 360m^3/uur. Deze capaciteiten zijn onderverdeeld in het beheersen (120m^3/uur) van het scenario en het bestrijden (192m^3/uur) van het scenario.

Beheersen scenario plasbrand
De plasbrand genereert hittestraling naar de omgeving. De omgeving dient daardoor gekoeld en geblust te worden. Conform het advies uit 2006 is hiervoor de inzet van twee tankautospuiten met lage druk nodig, welke bij een continue inzet, een capaciteit van 120m^3/uur (60m^3/uur per tankautospuit) nodig hebben. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden met twee brandkranen welke gelijktijdig een debiet van 60m^3/uur leveren.

Bestrijden scenario plasbrand
Om een plasbrand te bestrijden dient er een inzet te worden gedaan met schuim. In het advies uit 2006 is berekend dat er voor de inzet met schuim een bluswatercapaciteit nodig is van 192m^3/uur.

Scenario toxisch
Bij een toxisch scenario richt de brandweer zich op het bestrijden en beheersen van het incident om zo het incident te stabiliseren. Hierbij is een totale bluswatercapaciteit van 150m^3/uur nodig; 90m^3/uur voor het beheersen en 60m^3/uur voor het bestrijden.

Beheersen scenario toxisch
Bij dit scenario vormt zich een toxische wolk, enerzijds door uitstroming uit de gasfase, anderzijds door uitdamping van een vloeistofplas. Deze toxische wolk kan in voorkomende gevallen neergeslagen worden met behulp van een waterscherm. Daarnaast kan er met een waterscherm richting gegeven worden aan een toxische wolk (bijvoorbeeld wanneer deze afdrijft richting een woonwijk). Voor beide inzetten is het gebruik van een waterscherm van een straatwaterkanon noodzakelijk. Voor een optimale werking van het straatwaterkanon is een minimale waterdoorvoer van 1500 liter/minuut nodig. Dit komt neer op 90m^3/uur.

Bestrijden scenario toxisch
Voor de bestrijding van een incident waarbij uitstroming in de gasfase plaatsvindt is geen bluswater nodig. Bij een incident waarbij uitstroming in de vloeistoffase plaatsvindt is wel bluswater nodig. De uitstroming leidt tot een vloeistofplas. De vloeistofplas dampt uit, wat weer resulteert in de boven beschreven toxische wolk. Om het uitdampen van de vloeistofplas te voorkomen kan gewerkt worden met schuim. Schuim zorgt voor een laagje tussen de vloeistofplas en de lucht, waardoor de vloeistofplas nagenoeg niet meer uitdampt. Voor het aanbrengen van dit schuim (6 liter schuimvormend middel (combinatie water en schuim) per

[2] Totale capaciteit is niet de som van bestrijden en beheersen. Deze treden niet gelijktijdig op, maar opvolgend van elkaar.

m^2 per minuut) en het onderhouden van de schuimlaag (gedurende 30 minuten) kan volstaan worden met een bluswatercapaciteit van $60m^3$/uur.

Daarnaast kan er gekozen worden (afhankelijk van de toxische stof) om in plaats van een inzet met schuim te doen, de vloeistofplas te verdunnen met water. Dit wordt gedaan om de pH waarde van de toxische stof richting de neutrale waarde van 7 te laten gaan. Hiervoor is veel bluswater nodig. Voor het verdunnen van een toxische vloeistof van 1 pH is kwadratisch zoveel bluswater nodig (Voorbeeld: voor het verlagen van 1 pH waarde van 1 liter toxische vloeistof is 10 liter water nodig. Voor het verlagen van 2 pH waarde van 1 liter toxische vloeistof is 100 liter nodig. Voor het verlagen van 3 pH waarde van 100 liter toxische vloeistof is 100.000 liter water nodig = 100 m^3 water). De benodigde hoeveelheid bluswater is afhankelijk van de hoeveelheid uitgestroomd product. In de meest voorkomende gevallen kan hierbij volstaan worden met een bluswatercapaciteit van $60m^3$/uur.

Scenario BLEVE
Een BLEVE scenario kan op twee manieren optreden. Een koude BLEVE en een warme BLEVE. Voor beide scenario's kan volstaan worden met bluswatercapaciteit van totaal $120m^3$/uur, verdeeld over twee voorzieningen die gelijktijdig $60m^3$/uur kunnen leveren.

Scenario BLEVE koud
Een koude BLEVE is het instantaan falen van een drukhouder met een tot vloeistof verdicht gas. Hierdoor ontstaat een drukgolf doordat het tot vloeistof verdichte gas in één keer van de vloeistoffase naar de gasfase uitzet. Op het moment dat deze brandbare gaswolk ontstoken wordt, ontstaat een vuurbal. Een koude BLEVE treed direct op, waardoor het voor de brandweer niet mogelijk is deze te voorkomen. De brandweerinzet blijft beperkt tot het bestrijden van de effecten van de drukgolf en de hittestraling. Voor de effecten van de drukgolf is geen bluswater nodig. Voor de effecten van de hittestraling dient de omgeving gekoeld en geblust te worden. Conform het advies uit 2006 is hiervoor de inzet van twee tankautospuiten met lage druk nodig, welke bij een continue inzet, een capaciteit van $120m^3$/uur ($60m^3$/uur per tankautospuit) nodig hebben. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden met twee brandkranen welke gelijktijdig een debiet van $60m^3$/uur leveren.

Scenario BLEVE warm
Een warme BLEVE is het, door opwarming van een externe bron, instantaan falen van een drukhouder met een tot vloeistof verdicht gas. Het soort effect is gelijk aan die van een koude BLEVE, echter de effecten zijn groter in omvang. Mits de brandweer tijdig ter plaatse is, kan overwogen worden om een dreigende warme BLEVE te bestrijden. Door het koelen van de drukhouder en het bestrijden van de externe bron kan ervoor gezorgd worden dat de warme BLEVE niet optreedt. Op het moment dat de warme BLEVE wel optreedt, dienen de effecten van dit scenario conform de effecten van de koude BLEVE bestreden te worden.
Voor het koelen en bestrijden is minimaal $60m^3$/uur nodig (conform advies 2006), voor het beheersen is een capaciteit van $120m^3$/uur ($60m^3$/uur per tankautospuit) nodig. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden met twee brandkranen welke gelijktijdig een debiet van $60m^3$/uur leveren.

Quickscan Bluswater
In de quickscan bluswater is er gekeken naar de beschikbare bluswatervoorzieningen in de huidige situatie, die gebruikt kunnen worden bij incidenten op de BPL. Hierbij heeft de quickscan zich beperkt tot het gebruik van brandkranen aangesloten op het drinkwaterleidingnet en de afstand vanaf de BPL tot aan deze voorzieningen.

Aan de hand van de tekeningen van de voorkeursvariant van het tracé is gekeken naar de dichtstbijzijnde bebouwing. Dit zijn afstanden bij benadering, geen exacte afstanden.

	Afstand (hemelsbreed)	Soort bebouwing	Bruikbaar als primaire bluswatervoorziening*
Gemeente Brunssum			
Mariarade	+/- 80 m	- Grondgebonden woningen	Nee: afstand
Kling	+/- 80 m	- Grondgebonden woningen	Nee: afstand
Haefland	+/- 150 m	- Bedrijventerrein	Nee: afstand
Hendrik	+/-80 m	- Bedrijventerrein	Nagenoeg geen brandkranen aanwezig
Gemeente Landgraaf			
Heiveld (thv MacDonalds)	+/- 80 m	- Grondgebonden woningen - Bedrijventerrein	Nee: afstand
Gemeente Kerkrade			
Dentchenbach	+/- 100 m	- Bedrijventerrein	Nee: afstand + talud
Spekholzerheide / Hamstraat / N300	+/- 80 m	- Grondgebonden woningen - Bedrijven	Nee: afstand
Overige niet benoemde wijken			
- Bebouwing op grotere afstand of geen bebouwing			

* Het gebruik van taluds en geluidschermen, de aanwezigheid van tuinen en hoogte verschil, maken het niet mogelijk om bluswater snel in te kunnen zetten. Hiervoor dient binnen 40 meter een voorziening te zijn.

Bijlage 2C

Zuid-Limburg

BRANDWEER

Provincie Limburg
T.a.v. Mevr. E. Temme
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Postbus 35
6269 ZG Margraten
Tel: (088) 4507205,
Fax : (088) 4507202

Datum 01-03-2011
Kenmerk 2011P.0229
Bijlagen 1, Uitgebreide adviestekst
Onderwerp Advies op verlegging van gasbuisleidingen tbv de buitenring

Behandeld door Maurice Weelen, collegiale toets Maarten Ponje / Rob Drummen
Doorkiesnummer 06-50203641
Uw kenmerk -

Geachte mevrouw Temme,

De brandweer heeft inzage gehad in "Deelrapport 11 Externe Veiligheid" opgesteld door Arcadis, betreffende het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. In dit deelrapport worden de gevolgen van de realisatie van de buitenring voor de externe veiligheid onderzocht. De provincie Limburg heeft specifiek gevraagd om een advies op de verlegging van de gasbuisleidingen, hetgeen in hoofdstuk 7 van het rapport wordt behandeld.

Risicobronnen:
Binnen het rapport worden in totaal 9 gasbuisleidingen met diameters variërend van 6" tot 14" genoemd. De druk in alle gasbuisleidingen bedraagt 40 bar en voor alle 9 leidingen wordt uitgegaan van een fakkelbrandscenario.

De ontwikkelingen binnen het plangebied hebben invloed op de aangrenzende plannen. Dat maakt het voorstellen van maatregelen voor deze gebieden relevant. Vandaar dat er ook voor de aangrenzende gebieden maatregelen zijn geformuleerd. In de bijlage treft u een uitwerking van ons advies aan, waar ook een gedetailleerd overzicht van de voorgestelde maatregelen te vinden is. Generiek kan worden gesteld dat de maatregelen neerkomen op het realiseren van voldoende bluswater in het gebied, het opnemen van regels die nadere bouwkundige eisen aan nieuwe objecten mogelijk maken, het minimaliseren van het aantal personen in het invloedsgebied van de gasbuisleiding en tenslotte het verlagen van de kans op een incident rond de gasbuisleiding door het uitsluiten van grondroering.

Ten aanzien van het restrisico kan worden opgemerkt dat de uitgewerkte scenario's doorgaans niet door de hulpdiensten bestrijdbaar zijn. Er vallen dan ook doden en gewonden als de scenario's werkelijkheid worden.

MDO

Indien u nog vragen of opmerkingen heeft, kunt u contact opnemen met Maurice Weelen van de Brandweer Zuid Limburg op telefoonnummer 088 - 450 72 19 of per e-mail m.weelen@brwzl.nl.

Hoogachtend,

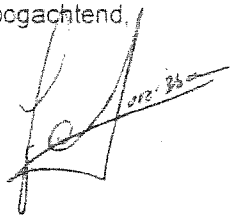

Ir. F.J.A. Gorissen MCDm
Teamleider Risicobeheersing district Parkstad
Brandweer Zuid-Limburg

provincie limburg

Memo

Aan	Dhr. M. Weelen: Brandweer Zuid Limburg Dhr. R. Wolf: Oranjewoud
Van	Mw. E. Temme
Onderwerp	PIP Buitenring Parkstad 2012, advies Brandweer Zuid Limburg
Datum	29 mei 2012
Bijlage(n)	-
Afschrift	B. Kleijnen

Op dinsdag 29 mei 2012 heeft overleg plaatsgevonden met dhr. M. Weelen van de Brandweer Zuid Limburg en dhr. R. Wolf van Oranjewoud over de wijzigingen in het PIP Buitenring Parkstad 2012 en wat de effecten hiervan zijn op de externe veiligheidssituatie in het gebied.

Dhr. Wolf heeft een toelichting gegeven over de wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het PIP uit 2010. De wijzigingen die mogelijk invloed kunnen hebben op de externe veiligheidssituatie in het gebied zijn:

- verlenging van het ecoduct (was 15 meter en wordt 50 meter) ter plaatse van de Brunsummerheide;
- terugbrengen van de maximale snelheid tot 80 km per uur ter plaatse van de Brunssummerheide en bij Nuth.

Dhr. Weelen geeft aan dat beide wijzigingen geen invloed hebben op de externe veiligheidssituatie ter plaatste van de Buitenring Parkstad en dat deze ook geen nadelige gevolgen hebben voor de bestrijdbaarheid ter plaatse. Hij geeft aan dat de standpunten van de brandweer zoals vermeld in de adviezen van 2 juni 2010 en 1 maart 2011 niet gewijzigd zijn.

Conclusie:
Dhr. Weelen van de Brandweer Zuid Limburg ziet, op basis van de wijzigingen in het PIP Buitenring Parkstad 2012, geen aanleiding om anders te adviseren dan de brandweer voor PIP Buitenring Parkstad 2010 heeft gedaan.

BIJLAGE 3: FINANCIËN

1.1 Kosten

In deze bijlage geven wij een nadere onderbouwing van de cijfers van de Buitenring. Deze bijlage is te lezen als een specificatie en nadere toelichting op hoofdstuk III (Kosten) in het statenvoorstel.

Om een duidelijk inzicht te krijgen in de kostenramingen van de Buitenring maken wij onderscheid tussen de volgende kostencategorieën:

- operationele voorbereidingskosten;
- personele voorbereidingskosten;
- investeringskosten.

1.2 Operationele voorbereidingskosten

De voorbereidingskosten kunnen per project sterk fluctueren. De Provincie hanteert als regel, dat de investeringskosten en voorbereidingskosten respectievelijk 82% en 18% van de totale kosten bedragen. De voorbereidingsgelden bestaan globaal uit 60% personele en 40% operationele kosten en zijn tegen elkaar uitwisselbaar.

Deze categorie kosten betreft alle kosten welke in voorgaande fasen t/m start uitvoering zijn/worden gemaakt om de daadwerkelijke uitvoering van de aanleg van de Buitenring te kunnen starten. Denk hierbij aan het doen van studies, maken van ontwerp, onderzoeken, vergunningverlening en ondersteuning door verschillende specialisten (juridisch, technisch, milieu, verkeer, enz.). Het bedrag dat tot einde van het project aan voorbereidingskosten wordt besteed, was geraamd op € 26 miljoen.

Tijdens de looptijd van het project zijn er ook voor de voorbereidingskosten wijzigingen doorgevoerd die bij de start van het project in 2004 niet te voorzien waren. Voorbeelden van de wijzigingen zijn het Provinciaal Inpassingsplan (voorheen bestemmingsplan) en het overnemen van de aansluiting Nuth van het Rijk.

Vanwege extra benodigde onderzoeken als gevolg van de vernietiging van het Inpassingsplan 2010 dienen de operationele kosten opgehoogd te worden met een bedrag van € 5,4 miljoen naar € 31,4 miljoen. Dit bedrag is reeds gemeld in het overzicht van 6 maart 2012.

1.3 Personele voorbereidingskosten

Deze categorie kosten betreft alle (personele) kosten die gemaakt worden door de projectorganisatie. Het betreft de besteding van uren door eigen (provinciale) medewerkers. In totaal werden deze kosten t/m einde project geraamd op € 14,5 miljoen. Het totale personele voorbereidingsbudget sluit op € 16,12 miljoen. Dit bedrag sluit hoger vanwege het feit dat er ook geraamde en gemaakte (personele) kosten in zijn verdisconteerd voor de MIT- en BNI-projecten die van 2000 tot 2007 door de afdeling Infra zijn gerealiseerd. Conform afspraak uit de startnotitie is een overschot van het personeelsbudget reeds eerder overgeheveld naar het operationeel voorbereidingsbudget.

Deze raming is inclusief de extra kosten die zijn veroorzaakt door de uitspraak d.d. 7 december 2011 van de Raad van State (herstel Inpassingsplan, vertraging project). Er is geen aanleiding om aan te nemen dat deze kosten nog zullen wijzigen (zie tabel 1).

	totaal budget	Realisatie totaal (t/m 2011)	Totaal prognose t/m einde project	Totaal verwachte kosten (gerealiseerd en prognose)
TN/MER		€ 2.415.532	€ -	€ 2.415.532
Contracting		€ 3.683.177	€ -	€ 3.683.177
Communicatie		€ 1.097.497	€ 1.350.000	€ 2.447.497
PIP		€ 9.232.939	€ 950.000	€ 10.182.939
Verkeersonderzoeken		€ 830.580	€ 200.000	€ 1.030.580
Verwervingskosten (overig)		€ 2.095.251	€ 1.950.000	€ 4.045.251
Voorbereidingskosten Aansluiting Nuth		€ 3.820.107	€ -	€ 3.820.107
Overige		€ 2.301.890	€ 1.490.000	€ 3.791.890
Totaal	**€ 26.378.719,00**	**€ 25.476.972,28**	**€ 5.940.000**	**€ 31.416.972**
Personeelskosten (raming)	€ 16.115.000,00	€ 12.045.000	€ 4.070.000	
Personeelskosten (realisatie)		€ 9.869.674	€ 6.240.000	€ 16.109.674
Totaal	**€ 16.115.000,00**	**€ 9.869.674**	**€ 6.240.000**	**€ 16.109.674**
Extra budget voorstel GS nota 5 juni 2012	**€ 5.400.000,00**			
Totaal Budget voorbereiding	**€ 47.893.719,00**			**€ 47.526.647**

Tabel 1; Totale operationele- en personele kosten (1.2 + 1.3)

III.4. Investeringskosten

Deze categorie kosten betreft alle kosten die gerelateerd kunnen worden aan het fysieke projectresultaat. Op 8 oktober 2010 bedroegen de totale investeringskosten € 314 miljoen, inclusief Project Onvoorzien. Dit is verreweg het grootste deel van de totale kosten van de Buitenring.

Als gevolg van de vernietiging van het Inpassingsplan dienen de investeringskosten te worden opgehoogd met een bedrag van € 76,73 miljoen tot een totaalbedrag € 390,73 miljoen (zie tabel H). Deze verhoging wordt o.a. veroorzaakt door:
- de maatregelen voor stikstofdepositie (zie tabel B);
- de kwaliteitsimpuls (zie tabel C);
- de wijziging van het contract met MNO Vervat (zie tabel D);
- de vertragingskosten (zie tabel E).

Zoals gebruikelijk bij investeringsprojecten worden de exploitatie- en beheerkosten buiten beschouwing gelaten en komen die ten laste van de reguliere organisatie.

Onderstaand treft u een aantal financiële overzichten aan welke de herijking van de afzonderlijke posten weergeven tussen 6-3-2012 en 5-6-2012; in de tabel F worden deze getallen in een overall tabel gezet, waarmee het effect op het aanvullend benodigd bedrag aan investeringskosten d.d. 6-3-2012 zichtbaar wordt. Tabel H tenslotte geeft een financieel overzicht van de Buitenring Parkstad Limburg.

Investeringskosten Herijking (tabel A)

A

	Totaal Budget	Herijking GS 5/6/2012
Contract MNO Vervat BV	€ 135.000.000	€ 135.000.000
Grondverwerving	€ 83.000.000	€ 83.000.000
Kabels en leidingen	€ 26.000.000	€ 23.000.000
Archeologie	€ 3.000.000	€ 2.600.000
Pro-Rail	€ 4.000.000	€ 8.400.000
Landschappelijke inpassing	€ 6.000.000	€ 7.954.000
Bewegwijzering	€ 1.000.000	€ 4.000.000
Overig	€ 8.000.000	€ 8.000.000
Totaal Investeringskosten	**€ 266.000.000**	**€ 271.954.000**

TOELICHTING: De investeringskosten stijgen met bijna € 6 miljoen. Dit wordt veroorzaakt door hogere kosten voor Landschappelijke inpassing en bewegwijzering, alsmede extra kosten voor ProRail.

Financiële consequenties Stikstofmaatregelen (Tabel B)

B

Locatie	Omschrijving maatregel	Kosten
Geleenbeekdal	Snelheidmaatregelen (80 km/u)	-
	Aankoop landbouwgronden	€ 2.800.000,00
Brunssummerheide	Snelheidsmaatregelen (80 km/u	-
	Verlengd ecoduct (totaal 50 mtr)	€ 9.700.000,00
	Ammoniakpakket boer Kleuters:	€ 50.000,00
TOTAAL		€ 12.550.000,00

TOELICHTING: De kosten voor stikstofmaatregelen dalen licht van € 13,55 naar € 12,55 miljoen

Financiële consequenties Kwaliteitsimpuls (Tabel C)

C

Locatie	Omschrijving Maatregel	Kosten
Geleenbeekdal	Onderdoorgang Platsbeek	optie
	Inrichting landbouwgronden	€ 300.000
	Hydrologische maatregelen	€ 200.000
Brunssummerheide	Renaturering Roode Beek	€ 4.500.000
	Aanleg Ecoduct TH	€ 1.200.000
	Hydrologische maatregelen	€ 500.000
	Inrichting landbouwgronden	€ 1.000.000
	extra beheerpakket	€ 500.000
Totaal kwaliteitsimpuls		€ 8.200.000

De kosten van de kwaliteitsimpuls nemen toe ten opzichte van de inschatting van 6 maart 2012 (was € 6,1 miljoen). Dit komt, omdat de kosten van de maatregelen nu beter zijn doorgerekend op basis van de hoeveelheden (omvang natuurgronden).

Financiële consequenties Contract MNO Vervat (Tabel D)

D

Omschrijving	Kostenraming
Voorbereiding uitvoeringsgereed ontwerp	€ 18.300.000,00
Vertragingskosten conditionering	€ 2.400.000,00
Efficiency resultaat onderhandeling (21-5-2012)	-€ 400.000,00
Door te voeren wijzigingen van het bestaande contract	€ 9.900.000,00
Gegrond verklaarde beroepen	€ 2.400.000,00
Totaal contract MNO Vervat	€ 32.600.000,00

Financiële consequenties Vertraging MNO Vervat (Tabel E)

E

Omschrijving	raming GS-nota 6-3-2012	raming GS-nota 5-6-2012
Schorsingskosten 7-12-2011 tot 6-3-2012	€ 2.900.000	€ 1.700.000,00
Vertragingskosten voor uitvoering en oplevering (6-3-2012 t/m einde uitvoering)	€ 9.600.000	€ 5.200.000,00
Totaal vertraging MNO Vervat	€ 12.500.000	€ 6.900.000,00

Toelichting Tabel E:

Hier is goede voortgang geboekt. Het onderhandelingsproces met de aannemer om te komen tot efficiencymaatregelen is nog gaande; het betreft dus een "tussenstand"

Totaal aanvullend benodigd investeringsbudget (tabel F)

F

		Totaal Budget	Dekking uit Onvoorzien	Herijking GS 5/6/2012	Dekking uit Onvoorzien
1	**Totaal Investeringskosten (tabel A)**	€ 266.000.000		€ 271.954.000	
2	"oud" Onvoorzien	€ 48.000.000		€ 42.046.000	
(1+2) = 3	**Totaal Investeringskosten incl. onvoorzien**	€ 314.000.000		€ 314.000.000	
4	**Contract MNO Vervat BV (tabel D)**	€ 33.000.000,00	€ 20.700.000	€ 32.600.000	€ 20.700.000
5	**Vertraging Contract MNO (tabel E)**	€ 12.500.000		€ 6.900.000	
6	**Reparatie PIP (tabel B)**	€ 13.550.000	€ 13.500.000	€ 12.550.000	€ 12.550.000
7	**Kwaliteitsimpuls (tabel C)**	€ 6.100.000	€ 6.100.000	€ 8.200.000	€ 8.200.000
(3+4+5+6+7) = 8	**TOTAAL**	€ 379.150.000	€ 40.300.000	€ 374.250.000	€ 41.450.000
9	**-/- dekking onvoorzien**	€ 40.300.000		€ 41.450.000	
(8-9)=10	**TOTAAL Investerinsgkosten na dekking onvoorzien**	€ 338.850.000		€ 332.800.000	
(2-9)=11	**Restant onvoorzien**	€ 7.700.000		€ 596.000	
12	**Nieuw project onvoorzien**	€ 33.110.000		€ 33.830.000	
(11+12)=13	**Totaal Project Onvoorzien**	€ 40.810.000		€ 34.426.000	
(12+10)=14	**TOTAAL BENODIGD INVESTERINGSBUDGET**	€ 371.960.000		€ 366.630.000	
(14-3)=15	**AANVULLEND BENODIGD INVESTERINGSBUDGET**	€ 57.960.000		€ 52.630.000	

Sinds de raming van 6 maart jl. is er veel werk verricht om de cijfers harder te krijgen en beter te kunnen onderbouwen. Er is nog een aantal ramingen welke door middel van efficiencyslagen en onderhandelingen de komende maanden wellicht iets lager kunnen uitvallen, zo is onze verwachting. De directe investeringskosten stijgen naar € 272 miljoen. De risicoreservering neemt af door het feit dat de directe investeringskosten ten laste van de risicoreservering worden gebracht. Daarnaast is het risicoregister herijkt en zijn de risico's opnieuw gewogen. Per saldo levert de "herijking" (GS nota 6/3/2012 vs GS nota 5/6/2012) een verlaging op van € 57,9 miljoen naar € 52,6.

III.5. Financiële aspecten

De financiële consequenties van deze nota zijn in onderstaande tabel opgenomen. Hieruit is een bedrag van € 81,73 miljoen benodigd. Dit is € 5,3 miljoen minder dan geraamd op 6 maart 2012. Daarnaast is een extra voorbereidingsbudget van € 5,4 miljoen nodig (zie tabel 1). De extra investeringskosten en extra voorbereidingskosten samen komen in totaal uit op € 87,13 miljoen.

Totaaloverzicht,
financiën Buitenring
(tabel H)

H

	Kosten 6/3/2012	Tekort 6/3/2012	Herijking 5/06/2012	Tekort 5/06/2012
Investeringskosten PIP 2010	**€ 314,00**		**€ 314,00**	
Extra investeringskosten (tabel F)	€ 57,96		€ 52,63	
Aanpassing N274	€ 4,60		€ 4,60	
Indexering tot einde project	€ 19,50		€ 19,50	
Totaal Investeringskosten	**€ 396,06**		**€ 390,73**	
Verschil t.o.v. taakstellend budget		**€ 82,06**		**€ 76,73**
Tekort dekking resultaatsverplichting Parkstad	**€ 5,00**	**€ 5,00**	**€ 5,00**	**€ 5,00**
Extra voorbereidingskosten	**€ 5,40**	**€ 5,40**	**€ 5,40**	**€ 5,40**
Totaal Extra benodigd		**€ 92,46**		**€ 87,13**

De bijdrage van de gemeenten in de extra kosten ad € 87,13 bedragen € 7,71 mln. op basis van het beginsel "samen de trap op en samen de trap af', zoals vastgelegd in het Bestuursconvenant van 2005.

Naast de stijging van de Investeringskosten (tabel B t/m E) zijn in de herijking een aantal nieuwe ontwikkelingen meegenomen. Een eerdere toezegging met betrekking tot de aanpassing van de N274 bij Onderbanken kost € 4,6 miljoen.

Daarnaast is het contract met aannemer MNO Vervat en de vernietiging van het Inpassingsplan door de Raad van State aanleiding om de in 2005 vastgestelde indexeringskosten van het taakstellend budget te herijken naar einde project. De totale aanvullend benodigde indexeringskosten worden geraamd op € 19,5 miljoen, uitgaande van een indexeringspercentage van 3%.

Aandeel Parkstad
Parkstad levert, conform afspraken in het kader van het Bestuursconvenant 2005, bijdragen in de dekking van de kosten van de Buitenring. Dat geldt ook de extra kosten als gevolg van de stikstofmaatregelen.

Kostenverdeling extra kosten (tabel J)

J		Bijdrage Parkstad	Totaal
	Contract		€ 32.600.000
	Vertraging		€ 6.900.000
	Reparatie PIP	€ 6.275.000	€ 12.550.000
	Kwaliteitsimpuls	€ 4.100.000	€ 8.200.000
	Dekking onvoorzien		€ 41.450.000-
	Onvoorzien		€ 33.830.000
	Indexering		€ 19.500.000
	Aanpassing N274		€ 4.600.000
	Dekking tekort grond		€ 5.000.000
	Extra voorbereidingskn.		€ 5.400.000
	TOTAAL	€ 10.375.000	€ 87.130.000
	Voordeel	€ 2.665.000	
	Aandeel Parkstad	**€ 7.710.000**	
	Aandeel Provincie		**€ 79.420.000**

Omdat de Provincie ten opzichte van de GS-nota van 6 maart 2012 een positief saldo raamt van € 5,3 miljoen wordt de bijdrage van de Parkstad gemeenten aan de meerkosten pro rata lager; de bijdrage welke van de Parkstad gemeenten wordt gevraagd, daalt van € 9,8 miljoen naar € 7,7 miljoen, op basis van het principe 'samen de trap op, samen de trap af', zoals neergelegd in het Bestuursconvenant 2005.

BIJLAGE 4: VOORTGANG PROJECT BUITENRING

1. Leeswijzer

Deze memo moet bezien worden in samenhang met het statenvoorstel in zake de Buitenring. Statenvoorstel en memo bieden tezamen een compleet inzicht in de voortgang en huidige stand van zaken.

2. Stand van zaken

2.1. Aansprakelijkstelling Arcadis

Op 18 maart 2009 hebben wij opdracht verleend aan Arcadis voor het opstellen van een Inpassingsplan met bijbehorende onderzoeken voor een bedrag van € 7,45 mio. Het betrof een Europese openbare aanbesteding voor Diensten. Na de opdrachtverlening is de scope van het project gewijzigd door de toevoeging van de aansluiting op de A76 in Nuth. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de uiteindelijke opdrachtsom voor Arcadis sloot op circa € 11,8 mio. Een belangrijke voorwaarde in het contract met Arcadis was dat het Inpassingsplan "Raad van State-proof" diende te zijn. Zoals ook al gemeld in onze antwoorden d.d. 8 mei 2012 hebben wij Arcadis inmiddels aansprakelijk gesteld voor het niet voldoen aan deze voorwaarde en houden wij u op de hoogte van de ontwikkelingen in deze.

2.2. Archeologie

Voor het onderdeel Archeologie kan gemeld worden dat de aanbesteding van de opgraving van de in 2009 aangetroffen 6 vindplaatsen heeft plaatsgevonden en in augustus 2011 gestart is met de opgravingen. Naar aanleiding van bezwaren uit de omgeving hebben wij de werkzaamheden echter na korte tijd weer gestaakt. Momenteel wordt de aanbesteding van het resterende inventariserend archeologisch onderzoek voorbereid. Als streefdatum voor afronding van alle inventariserende onderzoeken staat maart 2013 genoteerd. De opgravingen kunnen weer gestart worden nadat het Inpassingsplan onherroepelijk is geworden (naar verwachting in maart 2013) en (eventueel) noodzakelijke archeologische begeleiding van graafwerkzaamheden zal parallel lopen met de aanleg van de weg door de MNO-Vervat.

2.3. Vergunningen

MNO Vervat BV dient de benodigde vergunningen, ontheffingen, beschikkingen en toestemmingen die nodig zijn voor de uitvoering en instandhouding van het werk ten behoeve van de Buitenring, aan te vragen bij het Rijk, de Provincie Limburg, de desbetreffende gemeenten, het Waterschap en kabel- en leidingbeheerders. Uitgezonderd zijn de al door de provincie Limburg aangevraagde ontheffing op grond van de Flora- en faunawet, de vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet, de vergunningen in het kader van archeologisch onderzoek voorafgaande aan de uitvoering en de aanleg van natuurcompensatiegebieden.

In overeenstemming met het contract mocht MNO Vervat BV niet eerder dan 1 oktober 2011 starten met de uitvoering van het werk. Als gevolg van de uitspraak d.d. 7 december 2011 van de Raad van State is deze start opgeschoven. De verwachting is dat de aannemer vanaf maart 2013 een aanvang zal maken met zijn vergunningentraject.
In de vergadering van 8 oktober 2010 hebben uw Staten besloten, dat Gedeputeerde Staten het bevoegde gezag zijn om een omgevingsvergunning te verlenen voor: het bouwen van een bouwwerk, het uitvoeren van werken geen bouwwerk zijnde, activiteiten in strijd met het bestemmingsplan en sloopwerkzaamheden. Een dergelijk voorstel ligt nu ook weer voor aan uw Staten (zie het statenvoorstel).

De aannemer kan deze vergunningen vanaf het moment dat het Inpassingsplan in werking treedt bij de Provincie aanvragen.

2.4. Planschade en nadeelcompensatie

Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om verzoeken in het kader van planschade en nadeelcompensatie af te handelen. Omdat dit pas zal gaan spelen nadat het Inpassingsplan onherroepelijk is geworden (dus na de uitspraak van de Raad van State) komt dit niet vóór 2013 aan de orde.

2.5. Overeenkomsten

Met een aantal partijen zijn of worden (nadere) overeenkomsten gesloten. Het betreft partijen als Rijkswaterstaat (over de aansluiting Nuth), Prorail en ZLSM (over de spoorkruisingen). De overeenkomsten hiervoor zijn in een afrondende fase. Met de gemeenten worden in navolging van de Bestuursconvenant 2005 uitvoeringsovereenkomsten opgesteld.

2.6. Moties Buitenring Parkstad Limburg

Op 8 oktober 2010 en op 16 december 2011 is door uw Staten een aantal motie aangenomen. De moties 1 (onderliggende wegennet) en 5 (verdiepte ligging bij Vaesrade) komen (ook) in het statenvoorstel aan de orde. In onderstaande beschrijving wordt stilgestaan bij de stand van zaken met betrekking tot de overige moties en wordt nog een nadere toelichting verstrekt op het onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van de Buitenring voor het onderliggende wegennet (motie 1).

2.6.1. Motie 1: onderliggende wegennet

Op 8 oktober 2010, bij de behandeling van het Inpassingsplan (PIP) voor de Buitenring Parkstad Limburg, hebben uw Staten onder andere een motie ingediend waarin uw Staten ons College vragen om samen met Parkstad te onderzoeken waar zich -als direct gevolg van de Buitenring- verkeersproblemen op het onderliggende wegennet kunnen voordoen, op welke manier de kosten van deze knelpunten, indien redelijkheid en billijkheid daartoe nopen, gezamenlijk gedragen kunnen worden en om aan uw Staten een voorstel te doen voor de oplossing van deze knelpunten, bij voorkeur binnen het taakstellende budget van de Buitenring.

Huidig uitgangspunt

Tot de huidige projectscope wordt gerekend: de Buitenring zelf en het aangrenzende wegennet, voor zover dit direct van invloed is op de doorstroming van het verkeer op de Buitenring.

Dat betekent enerzijds dat slechts zeer beperkt delen van het onderliggende wegennet in de huidige projectscope zijn meegenomen en verder dat voor wegen buiten die scope ook geen financiële middelen voorhanden zijn binnen het budget van de Buitenring en dat (voor zover nodig) daarvoor ook nog geen onderzoeken en dergelijke hebben plaatsgevonden.

Onderzoek door middel van vier sporen

Het onderzoek naar de gevolgen van de aanleg van de Buitenring voor het onderliggende wegennet heeft via vier "sporen" plaatsgevonden:

1. Knelpunten op provinciale wegen; hiervoor is de provincie wegbeheerder.
2. Knelpunten aangedragen door gemeenten / Parkstad.
3. De voormalige provinciale weg N581 door Amstenrade en Oirsbeek die al afzonderlijk door de gemeente Schinnen als een knelpunt was opgevoerd.
4. Locaties met specifieke uitgangspunten voor het Inpassingsplan die nog nader ingevuld moeten worden.

Spoor 1: Knelpunt op Provinciale wegen

Het betreft de N274 in Onderbanken (ombouw 2 rotondes tot turborotondes en gedeeltelijke verbreding N274 naar 2x2 rijstroken).
Een studie naar de effecten op deze provinciale weg was al afgerond voordat de desbetreffende motie in uw Staten werd aangenomen. Daarom was al duidelijk dat de in de studie voorgestelde maatregelen moeten worden uitgevoerd. Voor wat betreft de N274 heeft de toenmalige gedeputeerde bovendien begin 2011 aan de gemeente Onderbanken laten weten dat de provincie als wegbeheerder de kosten van de noodzakelijke aanpassingen aan de provinciale weg, inclusief de rotondes, voor haar rekening zal nemen.

Spoor 2: Knelpunten aangedragen door gemeenten c.q. Parkstad

Naar aanleiding van de motie is een studie naar de effecten op het onderliggende wegennet uitgevoerd. Hieruit zijn na een uitgebreid onderzoek in overleg met de betrokken gemeenten en Parkstad 11 knelpunten overgebleven. Voor deze knelpunten heeft DHV principeoplossingen beschreven, die nog in detail verder uitgewerkt dienen te worden. De kostenraming komt uit op een investeringsbedrag van maximaal ca. 7 miljoen Euro excl. BTW met een bandbreedte van +/- 25%.

Gemeente	Knelpunt omschrijving
Kerkrade K04	Nieuwstraat (Neustraße) – Domaniale Mijnstraat – Hamstraat
Heerlen H03	Kruising Akerstraat – Patersweg
Landgraaf LG01/LG02	Kruispunt Nieuwenhagerheidestraat-Maastrichterlaan-Kantstraat
Nuth N06	Naanhofsweg (Vaesrade)
Kerkrade K10	Stationsstraat, Kerkrade
Heerlen H06 / Nuth N10	Esschenweg, Klinkertstraat en Terlindenweg
Kerkrade K09	Voorterstraat, Kerkrade
Heerlen H01	Schuureikenweg - Hoensbroek Noord
Brunssum B01	Gouverneurstraat-Bexdellestraat
Brunssum B02	Ganzepool
Schinnen SC01	Nagelbeek
Kerkrade K07	Nachtegaalstraat, Eygelshoven

Opvallend is dat een aantal knelpunten is gelegen op de zogenaamde Parkstadradialen. Deze wegen zijn in het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) van Parkstad aangewezen als de belangrijkste verbindingen tussen de ringwegen en het stedelijk centrum. Het zijn conform het RVVP "gebiedsontsluitingswegen, die een belangrijkere functie dan de overige gebiedsontsluitingswegen hebben". Aangezien de genoemde Parkstadradialen dus juist een functie hebben om verkeer uit de stadsregio te bundelen vanaf/richting de Binnen- en Buitenring, is het dan ook logisch dat hier veel verkeer gebruik van zal gaan maken. Het is in onze ogen de taak van de regio c.q. de desbetreffende gemeente om de inrichting van deze wegen zo goed mogelijk op deze functie af te stemmen en het kan al helemaal niet de bedoeling zijn om op deze wegen het verkeer te weren. De volgende door de gemeente ingebrachte knelpunten zijn gelegen op een van de Parkstadradialen:

- Kerkrade: Domaniale Mijnstraat-Hamstraat
- Heerlen: Akerstraat-Noord
- Brunssum: Ganzepool; deze wordt in het RVVP weliswaar niet genoemd als Parkstadradiaal, maar wel de verderop gelegen Rimburgerweg. Ten tijde van het opstellen van het RVVP was immers een BPL-aansluiting voorzien op de Rimburgerweg. Door de verschuiving van BPL-aansluiting van de Rimburgerweg naar de Ganzepool, als gevolg van de in 2009 opgestelde ontwerpoptimalisaties, verschuift de betreffende radiaal automatisch mee van de Rimburgerweg naar de Ganzepool).

De aanbeveling wordt tevens gedaan, dat een integraal plan opgesteld dient te worden voor de bewegwijzering en de verkeerslichten op het onderliggende wegennet om de leefbaarheid in de woonkernen nog meer te verbeteren. Dit plan zou opgepakt kunnen worden door Parkstad en de gemeenten.

Spoor 3: N581 in Amstenrade en Oirsbeek

Samen met de gemeente Schinnen heeft overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden om door middel van relatief eenvoudige dynamisch-verkeersmanagement maatregelen (bijvoorbeeld dosering door middel van VRI's) de N581 in Oirsbeek en Amstenrade te ontlasten en de parallel lopende provinciale weg N276 tussen Doenrade en Brunssum beter te benutten. Dit is noodzakelijk om in Oirsbeek en Amstenrade ook na openstelling van de Buitenring Parkstad Limburg een leefbare en verkeersveilige situatie te kunnen garanderen.

Wij zullen een nader onderzoek laten uitvoeren door een extern verkeerskundig bureau naar de meest effectieve (dynamische) beïnvloedingswijze van het verkeer op de driehoek N276-N581-toekomstige BPL en het nader uitwerken van de beïnvloedingswijze tot concrete maatregelen, inclusief ontwerp en kostenraming. Na specifieker inzicht in de financiële gevolgen en de verdeling over de relevante partijen zullen wij u nadere informatie c.q. zo nodig een voorstel voorleggen.

Spoor 4: Nadere invulling geven aan locaties met specifieke uitgangspunten voor het Inpassingsplan
Op een aantal locaties op het onderliggend wegennet zijn maatregelen opgenomen, die verder uitgewerkt dienen te worden. Het betreft bijvoorbeeld de knip in de Rimburgerweg ter hoogte van de Golfresidentie.

2.6.2. Motie 2: Geen afslag A76 Molsberg
Deze motie had geen betrekking op de Buitenring en blijft hier verder buiten beschouwing, mede omdat u al eerder bent geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot deze motie

2.6.3. Motie 3: Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76
In deze motie werd aan ons verzocht om de bestaande op- en afrit Nuth-Zuid te behouden, ook na aanleg van de nieuwe aansluiting Nuth.
Hierover is inmiddels met alle betrokkenen (Nuth, Rijkswaterstaat en Provincie) de afspraak gemaakt dat de op- en aftrit bij het inwerkingtreden van de nieuwe aansluiting Nuth wordt afgesloten, maar dat het asfalt niet zal worden verwijderd. Vervolgens zal worden gemonitord of, en zo ja waar, knelpunten op het onderliggende wegennet ontstaan en of, en zo ja, maatregelen nodig zijn. Deze afspraken zullen worden vastgelegd in een met Rijkswaterstaat, directie Limburg, te sluiten overeenkomst over de A76, aansluiting Nuth.

2.6.4. Motie 4: Werkgelegenheid bij aanleg van de Buitenring
Deze motie is erop gericht om bij de aanbesteding van het werk zoveel als mogelijk te stimuleren dat gebruik gemaakt wordt van lokale expertise en werknemers, met bijzondere aandacht voor de creatie van een "substantieel aantal leerwerkplaatsen".
Conform het contract betrekt MNO Vervat zowel in de ontwerp- als realisatiefase van de Buitenring het lokale bedrijfsleven. Ook zal een substantieel aantal leerplaatsen worden ingericht. MNO Vervat zal gedurende de werkzaamheden door middel van voortgangrapportages hierover verantwoording afleggen. Via de commissie zullen wij u blijven informeren.

2.6.5. Motie 5: verdiepte ligging bij Vaesrade
Kortheidshalve wordt verwezen naar het statenvoorstel.

2.6.6. Motie Buitenring 16 december 2011, nr. 7: Pilot Sublean Buitenring
In deze Motie is aan ons College opgedragen om zo snel mogelijk een pilot te starten om aan te tonen dat oppervlakte-combinatietechnologie duurzaamheidtechnieken de stikstofbelasting nabij de Buitenring substantieel kunnen verminderen.
Bij informerende brief van 6 maart jl. hebben wij u al op de hoogte gesteld van de resultaten van deze proef. De proef wordt niet voortgezet en deze technologie wordt niet toegepast.
Nadere vragen van uw Staten over de proef hebben wij beantwoord bij brief van 8 mei jl. Kortheidshalve verwijzen wij daarnaar.

2.7. Rijkswaterstaat
In het BO-mirt van het najaar 2008 en in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg is afgesproken dat de voorbereiding en uitvoering van de aansluiting Nuth wordt overgedragen van het Rijk naar de Provincie voor een bedrag van € 63,5 miljoen (investeringkosten, operationele kosten en personele kosten). De toevoeging van het project "aansluiting Nuth" is een uitbreiding van de scope.

Het aspect tijd mag voor het totale project niet worden aangepast, hetgeen zijn uitwerking heeft op het aspect geld.

2.8. Uitvoering werkzaamheden MNO Vervat

De onderstaande werkzaamheden worden door MNO Vervat BV in de komende periode tot aan de start uitvoering (medio 2013) opgepakt:

- het uitvoeren van digitale terreinmetingen in het veld (vóór de zomervakantie 2012);
- het inventariseren van Kabels en Leidingen bij de nutsbedrijven ten behoeve van het kunnen verleggen van de Kabels en Leidingen (vóór de zomervakantie 2012);
- het starten van het ontwerpproces, bestaande uit het maken van een definitief technisch ontwerp en uitvoeringsgereed ontwerp (vanaf september 2012) in samenspraak met de regio;
- het waardevrij maken van het tracé, waaronder het verplaatsen van flora en fauna (indien wet- en regelgeving dit toelaten) najaar 2012.

3. Planning

De planning is sterk afhankelijk van het traject van het Inpassingsplan. Uitgangspunt is dat er beroep zal worden ingesteld bij de Raad van State tegen het besluit d.d. 21 juni 2012 van Provinciale Staten. Na de beroepsprocedure treedt het Inpassingsplan in werking, mits er geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd en wordt toegewezen door de Raad van State. Dit zou kunnen betekenen dat reeds op een eerder moment gestart kan worden met de werkzaamheden. Indien dit het geval is zullen wij uw Staten nader informaren. Uitgangspunt voor de huidige planning is dat de aannemer pas start met de uitvoeringswerkzaamheden na de uitspraak van de Raad van State over de beroepen tegen het Inpassingsplan.

In de tijd dat het bestuurlijk en juridisch-proces wordt doorlopen, wordt de conditionering (verwerven gronden, natuurmaatregelen, archeologie, uitvoeringsovereenkomsten met omgeving, enz.) volop doorgezet. Wanneer het Inpassingsplan onherroepelijk is, kan de opdrachtnemer de vergunningen aanvragen en kunnen de conditioneringsactiviteiten worden afgerond. Als uitvoeringstijd is de doorlooptijd van de aannemer aangehouden, zoals verstrekt bij opdrachtverlening.

Het grootste risico voor de planning is naast natuur, de grondverwerving. Nog niet alle gronden zijn verworven. Een aantal gronden zal moeten worden onteigend. Ook dit is afhankelijk van een onherroepelijk Inpassingsplan. Als gevolg van de vernietiging van het Inpassingsplan 2010 door de Raad moet ook een nieuw Onteigeningsbesluit worden genomen. Dit besluit wordt na vaststelling van het Inpassingsplan, in oktober 2012 aan uw Staten opnieuw voorgelegd.

Conclusie is dat er voldoende speling in de planning zit en deze realistisch is. Met de optimalisatieslag die op dit moment wordt gemaakt, is het zelfs mogelijk om nog tijdwinst te boeken op deze planning.

Dit is verwerkt in het volgende overzicht:

Besluitvorming voor 7 december 2011

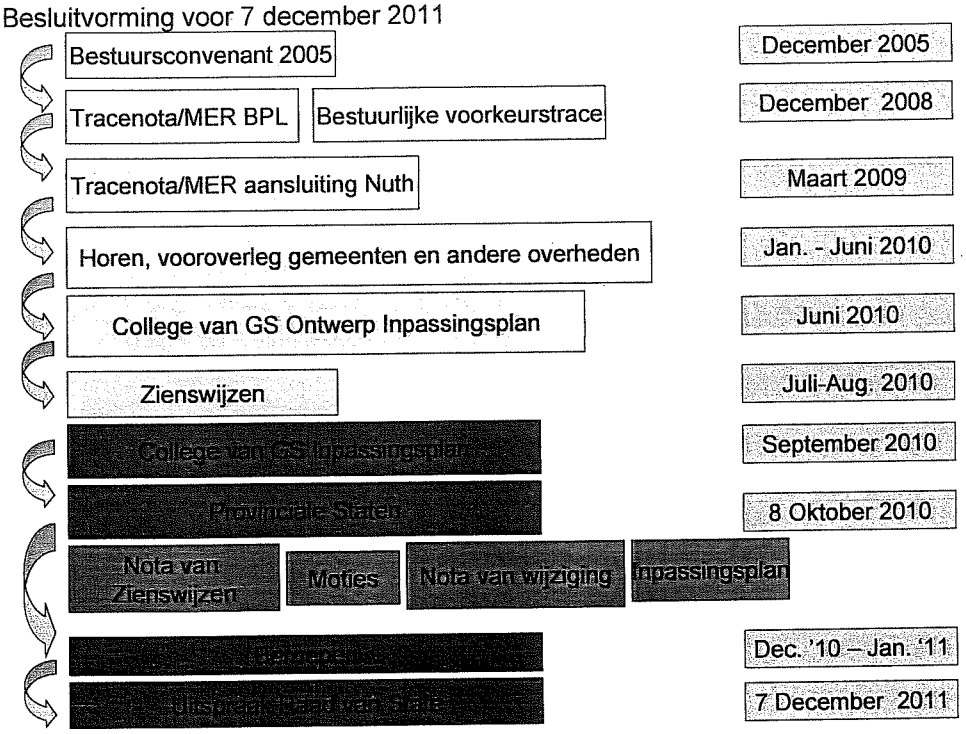

Besluitvorming na 7 december 2011

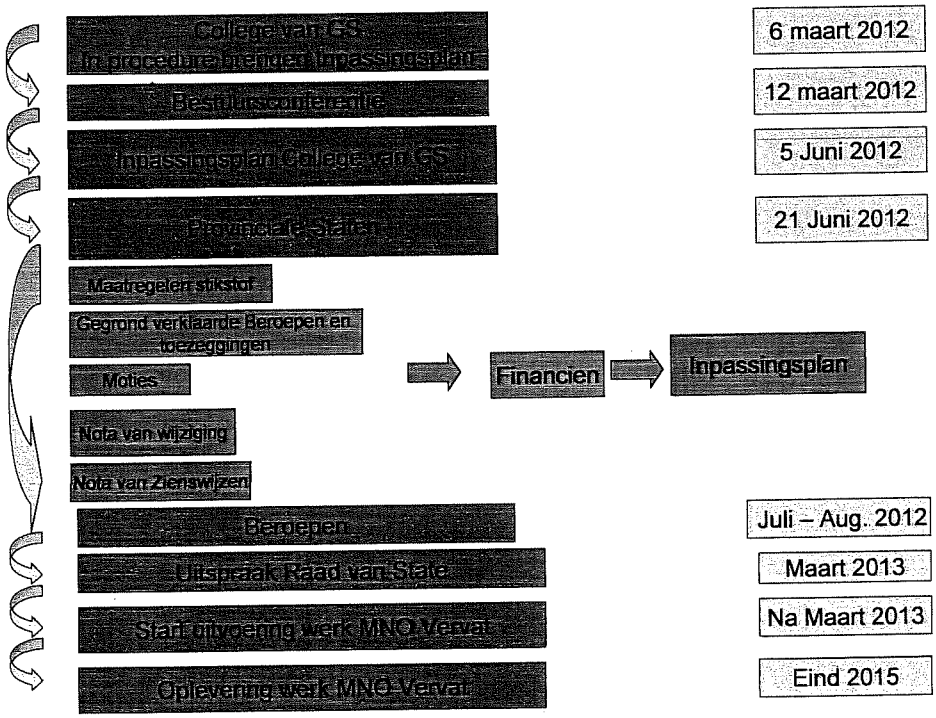

4. Ontwikkelingen financien

Voor de meest actuele financiële stand van zaken verwijzen wij u naar de desbetreffende bijlage bij het statenvoorstel.

5. Ontwikkelingen risico's

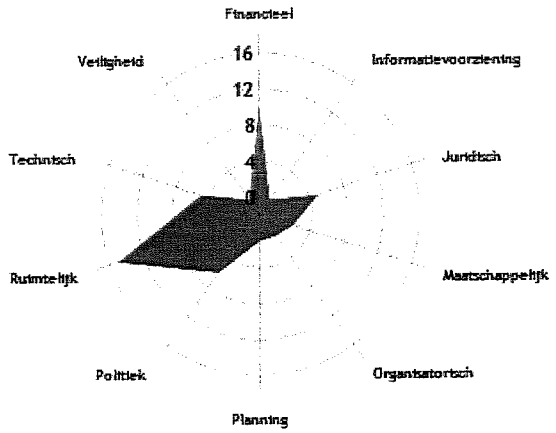

Samenstelling risicoregister

Het risicobeheersingproces is in de afgelopen maanden verder versterkt en geconcretiseerd. Op gestructureerde wijze heeft een actualisatie van de risico's voor de Buitenring plaatsgevonden, conform de geaccepteerde en beproefde methode Risman. De risico's zijn geanalyseerd en gewogen.
Het proces van het monitoren en bewaken van de risico's is ingericht en operationeel.

De risico's binnen het project zijn:

a. Grondverwerving
De uitloop van de conditionering (grondverwerving), waarmee de planning wordt geraakt, kan een direct fors kostenverhogend effect hebben (onteigeningsprocedures). Vertraging in het verkrijgen van de gronden leidt tot vertragingskosten, omdat de Buitenring dan niet binnen de contractueel overeengekomen uitvoeringstermijn kan worden gerealiseerd.

b. Compensatie BTW aansluiting Nuth
Het niet mogen compenseren van de BTW over de "Aansluiting Nuth" heeft een groot financieel effect op de risico's.

c. Vergunning in het kader van de Nb-wet
Over de vraag of de vergunningen uiteindelijk in stand zullen blijven bij een toets door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is op voorhand nooit volledige zekerheid te krijgen. 'Alle denkbare maatregelen zijn in beeld en doorgerekend. Dat leidt tot een positieve verwachting ten aanzien van de uitspraak van de Raad van State. Er is echter weinig tot geen jurisprudentie beschikbaar, die wordt grotendeels met onderhavige casus ontwikkeld. Er is derhalve altijd een risico dat de Raad van State de vergunningen vernietigd.

d. Inpassingsplan 2012
Appellanten hebben de mogelijkheid om opnieuw beroep in te stellen tegen het voorliggende besluit van Provinciale Staten.
Er is op voorhand geen zekerheid te verschaffen over de onherroepelijkheid van het Inpassingsplan. Ofschoon in het voorliggende plan zoveel mogelijk rekening is gehouden met de uitspraak van 7 december 2011 blijft het risico bestaan dat Raad van State het Inpassingsplan geheel dan wel gedeeltelijk vernietigd.

e. Ontheffingsaanvraag Flora en fauna
In de periode tussen vaststelling Inpassingsplan en de uitspraak van Raad van State kunnen nieuwe soorten gevonden worden die leiden tot een nieuwe ontheffing, dan wel aanvulling op de al verleende ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet. Dit kan betekenen dat op die plek niet kan worden gestart met de uitvoering van het werk. Dit leidt tot vertragingskosten bij de aannemer.

f. Financiële dekking
In de dekking ad € 314 mio. is nog een tweetal bijdragen opgenomen, waarvan het risico aanwezig is dat deze niet worden gerealiseerd. Het betreft eerder afgesproken bijdragen vanuit de regio ter dekking van de kosten van de Buitenring.
In de weerstandsparagraaf van de provinciale begroting zijn deze risico's opgenomen, waarbij vermeld is dat de provincie Limburg een risico loopt over de inspanningsverplichting van de regio ter hoogte van een bedrag van € 7,5 miljoen euro en dat er samen met Parkstad gezocht moet worden om het opbrengend vermogen van € 15 miljoen uit gebiedsontwikkeling te genereren. De provincie Limburg heeft dit bedrag voorgeschoten en moet dit terugverdienen.

Tenslotte merken wij op dat de kwaliteitsimpuls tevens gezien moet worden als een maatregel tot risicobeperking, aangezien daarmee een groter draagvlak ontstaat voor de natuurmaatregelen, die in het kader van de Buitenring worden genomen.

PIP Buitenring Parkstad Limburg
Oplegnotitie Nota van Wijzigingen

nummer	248103 PIP Buitenring Parkstad Limburg - Oplegnotitie Nota van Wijzigingen	
datum	21 juni 2012	
versie	definitief	
van	Bastian van Dijck	Oranjewoud
	Martijn Jansen-Schoonhoven	Provincie Limburg
	Leon Vorstermans	Provincie Limburg
project	PIP Buitenring Parkstad Limburg	
projectnummer	248103	
betreft	Oplegnotitie Nota van Wijzigingen	

Aanleiding en kader

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg oktober 2010

De provincie Limburg is voornemens de Buitenring Parkstad Limburg (hierna ook wel Buitenring of BPL genoemd) te realiseren. Het is de bedoeling door de BPL één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat voor Parkstad. In het kader van de plan- en besluitvorming rond de BPL zijn in de periode 1999 t/m 2010 diverse onderzoeken uitgevoerd en procedures doorlopen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg dat op 8 oktober 2010 door Provinciale Staten van Limburg is vastgesteld.

Uitspraak Raad van State 7 december 2011

De Raad van State heeft bij uitspraak van 7 december 2011 het PIP vernietigd. De Raad van State is van oordeel dat er geen 'toereikend inzicht bestaat in de gevolgen van de weg voor de beschermde natuurgebieden 'Brunssummerheide' en 'Geleenbeekdal'. Daarnaast is een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard.. Ook zijn na vaststelling van het PIP in 2010 en tijdens de zitting bij de Raad van State door de provincie een aantal toezeggingen gedaan aan appellanten.

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg opnieuw vastgesteld

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 6 maart 2012, in reactie op de uitspraak van de Raad van State, besloten een nieuw Inpassingsplan voor de BPL voor te bereiden en dit in juni 2012 aan Provinciale Staten ter vaststelling aan te bieden. Het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 zal rekening houden met de uitspraak van de Raad van State, de gegrond verklaarde beroepen en de gedane toezeggingen. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De doorgevoerde wijzigingen leiden er niet toe dat naar aard en omvang sprake is van een wezenlijk ander plan

Wijzigingen PIP 2012 ten opzichte van 2010

In een Nota van Verantwoording is beschreven hoe is omgegaan met de aanpassing van het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010 en is een leeswijzer bij het PIP 2012. Basis voor het PIP 2012 is het PIP 2010, aangepast en aangevuld op de volgende onderdelen:

- Verbeelding: aangepast aan de wijzigingen naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State, gegrond verklaarde beroepen, toezeggingen en ambtshalve wijzigingen.
- Regels: aangepast op enkele onderdelen.
- Toelichting: aangepast en geactualiseerd.
- Nota van Wijzigingen: overzicht van de wijzigingen aangevuld met kaart met locaties en overzicht resulterende wijzigingen op de Verbeelding.
- Aanvullende Nota van Zienswijzen: aanvulling en actualisatie van de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010.
- Oplegnotities bij deelrapporten van het PIP 2010.

Oplegnotities
De provincie heeft ervoor gekozen de deelrapporten bij het PIP 2010 zoveel als mogelijk te handhaven en de aanpassingen / actualisaties te beschrijven in oplegnotities per deelrapport. Hiervoor is gekozen, omdat de meeste deelrapporten nog voldoende actueel zijn om de keuze in het PIP te kunnen onderbouwen. Bij een aantal deelonderzoeken is het aantal wijzigingen dusdanig groot, dat is besloten het deelrapport geheel of gedeeltelijk te vervangen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Natuur (nieuwe Passende Beoordelingen voor Geleenbeekdal en Brunssummerheide, nieuw natuurrapport), Archeologie (definitieve archeologische rapporten) en Geluid (nieuwe analyse ten behoeve van Hogere Waarde besluit).

Dit is de oplegnotitie bij de Nota van Wijzigingen

Opbouw Nota van Wijzigingen
De onderhavige Nota van Wijzigingen bestaat uit 2 delen. Het eerste deel betreft de Nota van Wijzigingen zoals door uw Staten op 8 oktober 2010 vastgesteld. Dit deel ziet op de wijzigingen zoals in 2010 zijn doorgevoerd ten aanzien van het ontwerp-inpassingsplan van juni 2010. Deze nota maakte integraal onderdeel uit van het vaststellingsbesluit en is daarmee eveneens vernietigd door de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 7 december 2011. De uitspraak van de Raad van State heeft geleid tot een beperkte inhoudelijke wijziging van dit deel van de Nota van Wijzigingen. Daar waar hiervan sprake is, is dit met rode tekst aangeven. Deze wijzigingen komen ook terug in het deel van de nota betreffende 2012 (zie hieronder).

Het tweede deel van de Nota van Wijzigingen bestaat uit de (extra) wijzigingen die ook doorgevoerd worden in het Inpassingsplan 2012. Ook hier betreffen het derhalve wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan van juni 2010. Mocht sprake zijn van strijdigheid tussen de wijzigingen van 2010 en de wijzigingen van 2012, dan prevaleren de wijzigingen zoals verwoord in de Nota van Wijzingen betreffende 2012.

De Nota van Wijzigingen is als volgt opgebouwd:
- Deze oplegnotitie;
- Overzichten bestaande uit de volgende onderdelen;
  Nota van Wijzigingen 2010
  - Nota van Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen 2010
  - Nota van ambtelijke wijzigingen 2010
  - Nota van wijzigingen per product 2010
  - Aanpassing van Nota van Zienswijzen na vaststelling door PS 2010

  Nota van Wijzigingen 2012
  - Nota van Wijzigingen 2012 naar aanleiding van uitspraak Raad van State: Passende beoordeling stikstofdepositie
  - Nota van Wijzigingen 2012 naar aanleiding van uitspraak Raad van State: Gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen
  - Nota van wijzigingen 2012 ambtshalve wijzigingen, actualisatie onderzoeken
  - Nota van wijzigingen per product 2012
  - Aanpassing van Nota van Zienswijzen na vaststelling door PS 2010
- 14 kaarten met de verschillen tussen het vastgestelde PIP 2010 en het ontwerp PIP 2010;
- Een overzichtskaart met locaties met wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het vastgestelde PIP 2010.

In de Nota van wijzigingen 2010 wordt verwezen naar een aantal bijlagen, deze zijn als bijlage aan deze oplegnotitie toegevoegd:
- Reactie op zienswijze waterschap 2010
- Nadere informatie Rijksbufferzone
- Vooroverleg Vrom
- Nadere informatie landschap en cultuurhistorie

De in 2010 bij de Nota van Wijzigingen nog bijgevoegde bijlagen Natuurcompensatie Nuth en Natuurcompensatie Avantis zijn verwerkt in Deelrapport 8 Natuur van het PIP 2012 en zijn daarom niet meer als bijlage opgenomen.

Bijlage 1 • **Reactie op zienswijze waterschap 2010**

Voor zover technisch mogelijk zijn de door het Waterschap aangegeven wijzigingen in de watergangen in het Afwateringsplan gewijzigd. Wijzigingen die om technische redenen niet zijn doorgevoerd zijn wel afgestemd met het Waterschap. De volgende wijzigingen zijn doorgevoerd op de verbeelding:

- Het traject van de `Vloedgraaf achter Nagelbeek` van circa 90 meter ligt in de bestemming `Natuur`. Voor deze waterloop is de bestemming `Water - Primair water` en de dubbelbestemming `Waterstaat - Beschermingszone Primair water` opgenomen.
- De zijbeek (18.003 NF met bron nummer 733, traject van circa 90 meter) van de Anselderbeek in de bestemming `Natuur` is als water met beschermingszone bestemd.
- Regenwaterbuffer `Aan de Hoove` is gelegen in de bestemming `Verkeer` met de functieaanduiding `waterberging`. De nieuwe buffer met toevoervoorzieningen is bestemd als `Water- Primair water` inclusief bijbehorende (toekomstige) beschermingszone.
- Op de verbeelding is de bestemming Natuur uitgebreid met het Bronbos, zodat dit bos beschermd wordt. Zie hiervoor blad 1 van de bijlage.
- De loop van de Reijmersbekervloedgraaf, gelegen op het terrein, kadastraal bekend, gemeente Nuth, sectie A, nummer 2631, is aangepast op de verbeelding.
- De beschermingszone van de Vloedgraaf Bovenste Hof is opgenomen op de verbeelding. Deze zone is gelegen aan de rand van het Merkelbekerbronnengebied, ter hoogte van de bestemmingen `Verkeer` en `Agrarisch met waarden` op het terrein, kadastraal bekend, gemeente Brunssum, sectie G nummers 1475 en 1521.
- De bestaande duiker ter hoogte van de Anselderbeek en de provinciale weg N299 te Kerkrade, ten noorden van de waterplas Cranewijer, is bestemd met de bestemming `Water - Primair Water` en de dubbelbestemming `Waterstaat - Beschermingszone primair water`.

Bijlage 2 • **Nadere informatie Rijksbufferzone**

In hoofdstuk 6.5 van de toelichting is een extra beschrijving opgenomen van de Rijksbufferzone en kernkwaliteiten nationale landschappen; hierbij is aangesloten bij de beleidsuitgangspunten van de Nota Ruimte. Daarnaast wordt in de Toelichting de volgende tekst opgenomen: Het tracé wordt zodanig ingepast dat landschappelijke aantasting van de rijksbufferzone en nationaal landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe (verdiept) dicht tegen de bebouwingsgrens aangelegd waarbij sprake is van een afweging tussen hinder voor bewoners en aantasting van het landschap. De grens van de rijksbufferzone (omgeving Hoensbroek, Brunssum) en het Nationaal Landschap wordt gevormd door de grens stedelijke dynamiek van Parkstad Limburg, zoals deze vastgelegd is in het POL. Al in de POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg (2005) is met instemming van het Rijk vastgelegd dat 'met de vaststelling van het definitieve tracé van de Buitenring Parkstad de grens van het gebied stedelijke dynamiek Parkstad komt te liggen ter plekke van het tracé van de Buitenring en dat daarmee ook de grens van het Nationaal Landschap verschuift naar de plaats van het tracé van de buitenring Parkstad voor het deel van de Buitenring tussen Nuth en Schinveld; echter alleen indien en voor zover het definitieve tracé buiten het huidige POL-gebied stedelijke dynamiek komt te liggen'. In de recente POL-aanvulling "Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering" is ook de koppeling tussen rijksbufferzone en grens stedelijke dynamiek bevestigd.

Bijlage 3 • **Vooroverleg Vrom**

Bijlage 1c

1 Vooroverleg VROM inspectie en PCOL

Wat betreft het vooroverleg dat is gevoerd zal de toelichting van het PIP worden aangevuld met de onderstaande passage waarin het advies van de VROM-inspectie aan de orde komt.

Op 8 februari 2010 werd van de VROM inspectie een advies ontvangen in het kader van het vooroverleg zoals dat gevoerd dient te worden op grond van artikel 3.1.1. Besluit Ruimtelijke Ordening. De reactie van de VROM inspectie behelst de adviezen van alle Rijksdiensten. Hierna zijn eerst de verschillende passages uit de reactie van de VROM-inspectie genoemd, waarna de antwoorden apart zijn opgenomen.
Van het Waterschap Roer en Overmaas is een wateradvies ontvangen. Dit wateradvies wordt beschreven in de waterparagraaf en de watertoets en hier niet herhaald.

ADVIES VROM INSPECTIE

Onderstaande adviezen zijn uitgebracht door de VROM inspectie:

1. Besteed in de toelichting aandacht aan de volgende afspraken tussen Rijk en Provincie:
   a. De afspraken zoals aangegeven in de zienswijze van RWS op de startnotitie Tracenota/ MER aansluiting Nuth;
   b. De BO MIRT afspraken.

2. Avantis en Nuth:
   a. De aansluitingen Nuth en Avantis zijn nog niet opgenomen in het voorontwerp, daarmee staan de plangrenzen nog niet vast.
   b. Projectbesluit Avantis is kennelijk al genomen, hierover informatie.

3. Op zichzelf staand plan:
   a. Er is sprake van ontbrekende informatie of niet-duidelijke afwegingen.
   b. Veel verwijzingen naar andere documenten en stukken. (afweging alternatieve trace's).
   c. Nadere onderbouwing opnemen afwijkingen van in de mer onderzochte trace's en het MMA.
   d. Nadere onderbouwing opnemen spelregels EHS en gemaakte keuzes.
   e. Het Inpassingsplan moet een op zichzelf staand plan zijn, zo weinig mogelijk verwijzingen maken naar Pol or MER.

4. Onderbouwen hoe de ambities (herstructurering voormalige oostelijke mijnstreek en ontwikkelingen stimuleren in Duitse regio rond Aken) door het gekozen tracé worden ondersteund, zeker nu de B258n vooralsnog niet gerealiseerd wordt.

5. Binnen de bestemming "Verkeer – uit te werken" zijn nu meerdere alternatieven mogelijk, deze uitwerkingsmogelijkheid valt nu buiten de plangrenzen. In de ontwerpversie moet de gekozen aansluiting wel binnen de plangrenzen worden gebracht. Bovendien:
   a. Binnen het nu opgenomen ruimtebeslag zijn waarschijnlijk niet alle alternatieven te realiseren;
   b. De turborotonde variant past er wrs niet in;
   c. Niet duidelijk hoe ingrepen zoals afsluiten aansluiting Schinnen en huidige toe- en afritten planologisch geregeld gaan worden;
   d. Uitwerkingsbevoegdheid is toegedeeld aan GS, op welke manier wordt de samenwerking met RWS vormgegeven?

Ons kenmerk:	Uw kenmerk:	Pagina:
	RvdB	1/4

e. Verzoek in de toelichting de uitwerkingsregels nader toe te lichten en de vrijwaringszone aan de regels toe te voegen.

6. PIP vs TN/MER:
   a. Onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat en hoe de relatie is tussen het PIP en de TN/MER aansluiting Nuth. Verduidelijking kan plaatsvinden door het opnemen van een processchema.
   b. Eenduidig aangeven welke procedures zijn afgerond en welke niet.

7. In toelichting stuk opnemen inzake de gevolgen van de Crisis en Herstelwet in het algemeen, en voor het PIP in het bijzonder.

8. In theorie kunnen de BPL en de aansluiting Nuth los van elkaar gerealiseerd worden. In de toelichting aangeven hoe dit verkeerskundig en planologisch knelpunt kan worden opgelost.

9. Verzoek tot toetsing Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gelet op de invoering van het Basisnet.

10. Natuur:
    a. In PIP onvoldoende ingegaan op rijksbeleid inzake EHS, N2000 en nationale Landschappen, Spelregels IPO met "nee, tenzij beginsel. Het initiatief lijkt haaks te staan op het rijksbeleid.
    b. Niet duidelijk is waarom alternatieven die beter zijn voor de natuur, zoals het MMA, niet zijn gekozen. Het openbaar belang van de aanleg van dit tracé dient nadrukkelijk te worden aangetoond.
    c. Verder aantonen hoe omvangrijk de aantasting zal zijn, hoe gemitigeerd en gecompenseerd wordt.

11. Het grote openbare belang dat nodig is om te voldoen aan het ja, mits regime Nationale Landschappen wordt niet duidelijk omschreven en ook niet duidelijk welke mitigerende en compenserende maatregelen worden voorzien en geborgd.

12. Motivering opnemen dat de dagrecreatieve functie van de rijksbufferzone Sittard Geleen niet ernstig wordt belemmerd en opnemen dat de desbetreffende infrastructuur evenwichtig wordt ingepast in het landschap.

13. Cultuurhistorie:
    a. Verzoek om in gezamenlijk overleg met de Rijksdienst Cultureel Erfgoed te bezien of het mogelijk is de aantasting van het beschermd gezicht Amstenrade inclusief landschappelijke kwaliteiten en gebouwde monumenten tot een minimum beperkt kan worden.
    b. Daarnaast zal een mogelijke aantasting van Kasteel Reijmersbeek en de monumentale hoeves Leeuw en Naanhof zo veel mogelijk vermeden dienen te worden.

14. Overwegen om Omgevingsplan te koppelen aan de planregels om de kwaliteit te waarborgen.

De originele brief is als bijlage bijgevoegd.

REACTIE

Onderstaand is weergegeven hoe de adviezen van de VROM inspectie zijn verwerkt in het Inpassingsplan:

1. De afspraken zoals aangegeven in de zienswijze van RWS op de startnotitie TN/ MER aansluiting Nuth en de BO MIRT afspraken zijn opgenomen in de toelichting bij het Inpassingsplan.

2. De aansluitingen Nuth en Avantis zijn opgenomen in het Inpassingsplan met een directe titel. De uitwerkingsbevoegdheid bij Nuth komt hiermee te vervallen, het besluit MER voor Nuth is bijgevoegd. Hiermee staan de plangrenzen van het gehele traject vast in het ontwerp-bestemmingsplan.

3. Het inpassingsplan is geheel gechecked op ontbrekende informatie en onduidelijkheden. Waar nodig is informatie aangevuld of verduidelijkt. Er is kritisch gekeken naar de verwijzingen in het stuk. In de toelichting is een nadere onderbouwing opgenomen betreffende delen van het tracé waar is afgeweken van de in de mer onderzochte trace's en/of het MMA. In de natuurparagraaf is een nadere motivering opgenomen over de spelregels EHS en daaruit volgende keuzes die zijn gemaakt.

4. De ambities in de voormalige oostelijke mijnstreek en de regio Aken zijn beschreven in de toelichting.

5. De Uitwerkingsbevoegdheid "Verkeer- uit te werken" is verwijderd van de verbeelding en uit de regels en toelichting nu de aansluiting Nuth en de aansluiting Avantis direct in het PIP mogelijk worden gemaakt. Deze aansluitingen hebben nu de directe bestemming "Verkeer". Bij de aansluiting Nuth is een Besluit mer Nuth opgesteld welke tegelijk met het ontwerp PIP ter visie wordt gelegd. Dit betekent dat het ruimtebeslag voor één variant is opgenomen, en er niet meerdere varianten worden mogelijk gemaakt. Het nader toelichten van de uitwerkingsregels is daarmee niet meer noodzakelijk.

6. In de toelichting is in paragraaf 3.6.1 de relatie tussen het PIP en de TN/ MER Nuth verduidelijkt. Hierbij is aangegeven welke procedures zijn afgerond en welke niet.

7. In de toelichting is een paragraaf opgenomen met de gevolgen van de in werking getreden Crisis- en herstelwet (algemeen en gevolgen voor het PIP).

8. Omdat de uitwerkingsbevoegdheid verwijderd is, is het onwaarschijnlijk dat de aansluiting Nuth los van de BPL wordt aangelegd. Met het verwijderen van de uitwerkingsbevoegdheid wordt juist aangegeven dat er voor een bepaalde variant is gekozen en dat deze gelijktijdig met de BPL wordt aangelegd. Bovendien is een BPL zonder aansluiting Nuth niet uitvoerbaar, zodat het los van elkaar realiseren feitelijk geen optie is.

9. De toetsing aan het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen in de paragraaf over externe veiligheid.

10. In de natuurparagraaf van het PIP is gemotiveerd waarom het initiatief op natuurgebied niet in strijd is met het Rijksbeleid. Een nadere motivering voor het afwijken van het MMA is opgenomen. Tevens is de tekst over compensatie en mitigatie uitgebreid.

11. Het Nationaal Landschap Heuvelland is opgenomen in de toelichting, onder andere in paragraaf 2.1.

12. Er is in de belangenafwegingen opgenomen dat de functie van de Rijksbufferzone Sittard Geleen niet ernstig wordt belemmerd en dat de desbetreffende infrastructuur evenwichtig wordt ingepast in het landschap.

13. Bij de keuze voor het tracé is getracht het beschermd gezicht Amstenrade zoveel mogelijk te beschermen. Hetzelfde geldt voor Kasteel Reimersbeek en de hoeves Leeuw en Naanhof.

14. Wij hebben besloten het Omgevingsplan niet aan de planregels te koppelen, maar in de toelichting op te nemen. Wij zijn ervan overtuigd dat het naleven van het gestelde in het omgevingsparagraaf voldoende waarborgen biedt. Tevens is het basisplan uit het Omgevingsplan te realiseren binnen de grenzen van het Inpassingsplan.

Bijlage 4 • **Nadere informatie landschap en cultuurhistorie**

A Beschermd dorpsgezicht Amstenrade

In de toelichting van het Inpassingsplan wordt nader ingegaan op het beschermd stads- en dorpsgezicht Amstenrade en hoe hiermee is omgegaan bij het ontwerp. De volgende tekst wordt opgenomen:

Het beschermd stads- en dorpsgezicht bestaat uit het Kasteel Amstenrade en de historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende gebieden. Doel van de aanwijzing als beschermd stads- en dorpsgezicht is "de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit te onderkennen als zwaarwegend belang bij verdere ontwikkeling binnen het gebied". Ruimtelijke ontwikkeling maakt hierbij gebruik van de aanwezige kwaliteiten en bouwt daarop voort.
De kernwaarde van het beschermd dorpsgezicht bestaat uit drie elementen:
1. het bebouwingensemble met kasteel Amstenrade, de historische dorpskern Amstenrade en de dorpskerk;
2. de laan met laanbomen;
3. het open agrarisch cultuurlandschap tussen het ensemble en de stadsrand van Brunssum.
Het bebouwingsbeeld is van een overwegend monumentaal karakter. Het wegenverloop komt grotendeels overeen met de minuutkaarten uit het begin van de negentiende eeuw. Vooral de zuidzijde van Amstenrade is zeer waardevol.
Het silhouet van het dorp dat wordt gedomineerd door het kasteel en de twee kerkspitsen tussen de hoge
monumentale bomen van de historisch beplante Allee en de Brunssumerweg is bijzonder markant.
Het gebied ten zuiden van Amstenrade fungeert als tussengebied tussen stad en dorp. Van belang is ondermeer het behoud van de zichtlijnen vanaf het kasteel op het omringende open agrarisch cultuurlandschap en de openheid van het landschap zelf.
In de beschrijving bij de voordracht is dit beschreven:
"Voor de belevingswaarde daarvan is het van grote betekenis dat de weg naar Heerlen aan weerzijden begrensd wordt door het open landelijk gebied. De kleine clusterbebouwing langs het oorspronkelijke gedeelte
van deze weg vormt een aparte eenheid, waarvan het monumentale en landelijke karakter sterk contrasteert
met de recente nieuwbouw die op enige afstand in het westen te zien is.
Rekening houden met de kernwaarden van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade en in het bijzonder met de openheid van het landschap vormt een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de Buitenring, de aansluiting op de Allee en het uitwerkingsproject. Het uitwerkingsproject Allee ligt tussen Amstenrade en de Brunssummerweg.

Hierna wordt ingegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de kernwaarde van het beschermd stads- en dorpsgezicht.

In het gebied tussen de Hommerterweg en de Allee wordt de Buitenring aan de zuidzijde begeleid door een besloten bosrand. De rand van de dorpskern van Amstenrade wordt bij de Veldgaard versterkt met transparante bomenrij. De driehoek tussen de dorpskern en de Buitenring bij Veldgaard wordt als park ingericht.
Tussen de Allee en de Brunssummerweg worden de openheid van het agrarisch landschap en daarmee de historische zichtlijnen vanaf het kasteel Amstenrade op de omgeving versterkt. Tussen de dorpskern Amstenrade en de Buitenring wordt het bestaande agrarische landschap gehandhaafd.
Langs de Allee en de Brunssummerweg worden laanbomen geplant. De bestaande laanstructuren worden hierdoor hersteld. Daar waar bij de aansluiting Allee afscheidingen noodzakelijk zijn – bijvoorbeeld tussen de rijweg en het fietspad – worden hagen toegepast. Het herstel van de oude oprijlaan van het kasteel Amstenrade in de boomstructuur, waarbij eventueel ook een middenberm kan worden benut, is een aandachtspunt.

Uitgangspunt is ook bij de uitwerking van wegmeubilair en bebording de openheid en zichtlijnen zo veel mogelijk in stand te houden.
Vanaf de kruising met de Brunssummerweg ligt de Buitenring langs de stadsrand van Amstenraderveld op een open plateau.
De bermen en taluds van de Buitenring worden uitgevoerd als kruidenrijke grasberm. Uitzondering hierop is de afrit aan de zuidzijde van de aansluiting. Hier is in het Basisplan naast het talud extra ruimte voor inpassing van een bosstrook opgenomen. Met deze bosstrook worden de sportvelden afgeschermd.
Tussen de Buitenring en Amstenraderveld is in het kader van de natuurcompensatie in het Basisplan een bosperceel opgenomen.

B Kwaliteitskaart
De tekst in het omgevingsplan is aangepast wat betreft het aantal complexe opgaven dat is aangeduid op de kaart 'landschapsanalyse Kwaliteitsbeoordeling Morfologie': het gaat om 4 complexe opgaven.

Het omgevingsplan is aangepast zodat duidelijk is dat naast de doorsnijding van de historische structuren ook de leesbaarheid van het landschap een belangrijke opgave vormen voor de Buitenring.

In de tekst m.b.t. gebruik is aangegeven dat de plaatsen waar langzaamverkeersroutes van stad naar land worden onderbroken dan wel omgelegd met sterretjes zijn aangegeven in de bijebehorende kaart 'landschapsanalyse kwaliteitsbeoordeling gebruik'.

Nota van wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen 2010

Naam	Onderdeel	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Stichting Pergamijn	Verbeelding	x					Perceel van deze stichting (Hoensbroek, sectie A nummer 6372) heeft in het ontwerp Inpassingsplan de bestemming Agrarisch met Waarden gekregen, terwijl deze gronden in de huidige regeling de functie dagactiviteitencentrum voor cliënten met een verstandelijke beperking heeft, de bestemming Agrarisch met Waarden is verwijderd van dit perceel en de plangrens is aangepast. Het perceel maakt daardoor niet langer deel uit van het plangebied.
Adelante Zorggroep	Verbeelding	x					In de vigerende situatie (vigerend bestemmingsplan) heeft het betreffende perceel de bestemming "bijzondere bebouwing" met bebouwingsmogelijkheden. Bestemming Agrarisch met Waarden is van het perceel verwijderd en de plangrens is aangepast, zodat de bepalingen van het geldende bestemmingsplan geldig blijven. Het perceel maakt daardoor niet langer deel uit van het plangebied.
Diverse indieners	Beschermd dorpsgezicht	x	x	x			Verbeelding: dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen ter plaatse van de bestemming Agrarisch met Waarden ten behoeve van Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade conform de regeling in het vigerende bestemmingsplan "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". In hoofdstuk 7 van de toelichting is een extra tekst opgenomen waarin wordt toegelicht dat deze dubbelbestemming waarborgt dat de bestaande bescherming van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade behouden blijft. Zie bijlage 1 voor de regeling.
Fincken	Fietsaansluiting Oudestraat	x					Verbeelding: grens bestemming Verkeer is op deze locatie enkele meters in oostelijke richting opgeschoven, zodat de fietsverbinding tussen de Oudestraat en de Allee gewaarborgd is.
Boels/ Zanders namens Schoonbroodt	Verbeelding	x					Verbeelding: de bestemming Agrarisch met Waarden binnen lus bij aansluiting Schuureikenweg is verwijderd en de plangrens is aangepast. Het perceel maakt daardoor niet langer deel uit van het plangebied. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt in het inpassingsplan het tracé van de verbindingsweg van de aansluiting Schuureikenweg verlegd richting café-restaurant Bergrust. Daarmee is het bedrijfspand goed bereikbaar vanuit de Buitenring en Schuureikenweg.
VROM inspectie	Diverse wijzigingen			x			In de toelichting bij het Inpassingsplan zijn momenteel verwijzingen opgenomen naar onderliggende rapporten en achtergrond documenten, zoals de Passende Beoordeling. De VROM inspectie is van mening dat hierdoor het Inpassingsplan geen zelfstandig leesbaar document is. Om aan deze zienswijze tegemoet te komen zullen in plaats van de verwijzingen de betrokken conclusies uit de onderliggende rapporten integraal worden overgenomen. Zie bijlage 1c
VROM inspectie	Passende beoordeling Brunssummerheide en Teverenerheide					x	De toets of er sprake is van significante effecten op het Natura2000 gebied Teverenerheide maakt onderdeel uit van de Passende Beoordeling Brunssummerheide/Teverenerheide. De conclusie dat er geen significante effecten op de Teverenerheide reden is in de Passende Beoordeling Brunssummerheide/Teverenerheide uitgebreider onderbouwd. De onderbouwing en conclusie dat er geen significante effecten op de Teverenerheide optreden, wijzigt niet. De aanpassing leidt daarmee niet tot wijzigingen in het plan als zodanig. Zie bijlage 1c
VROM inspectie	Toelichting			x			In de toelichting wordt op diverse plaatsen aangegeven dat de BPL positieve effecten op de natuur (zowel op de EHS als op de Natura2000-gebieden) zal hebben. Het betreft echter slechts minder aantasting van natuurlijke waarden. De betreffende passages zullen in de plantoelichting overeenkomstig de opmerking van de VROM inspectie worden aangepast. Zie bijlage 1c
VROM inspectie en diverse indieners	Natuurtoetsen en Inpassingsplan			x			In hoofdstuk 6.5 van de toelichting is een extra motivatie opgenomen met betrekking op het "nee, tenzij"-principe voor EHS, bestaande uit een nadere beschrijving van het groot maatschappelijk belang, een extra motivatie voor de afweging van alternatieven. De beschrijving in de toelichting wordt gebaseerd op de paragrafen 2.3 en 4.3 uit de Bestuurlijke samenvatting Nota van zienswijzen, waarin respectievelijk wordt ingegaan op het groot openbaar belang en de afweging van alternatieven. De conclusie dat de EHS afweging goed is uitgevoerd, zoals opgenomen in bijlage 8 Alternatievenafweging EHS van het ter visie gelegde deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan, blijft in stand. Dit leidt daarmee niet tot wijzigingen in het plan als zodanig. Zie bijlage 1c
VROM inspectie en diverse indieners	Toelichting Inpassingsplan			x			In hoofdstuk 6.5 van de toelichting is een extra beschrijving opgenomen van de Rijksbufferzone en kernkwaliteiten nationale landschappen; hierbij is aangesloten bij de beleidsuitgangspunten van de Nota Ruimte. Daarnaast is in de toelichting een aanvullende tekst opgenomen; zie hiertoe bijlage 1b.
Natuurmonumenten	Natuurtoets aansluiting Nuth					x	In de Natuurtoets aansluiting Nuth is een extra motivering opgenomen waarbij de lichtbeperkende voorzieningen waarover wordt gesproken in de Natuurtoets, nader worden uitgewerkt. Dit is wel genoemd in de tabel mitigatie Nuth, maar niet in de beschrijving; dit word aangepast in de natuurtoets. De conclusie dat deze voorzieningen de verstoring als gevolg van lichthinder kunnen beperken blijft in stand.
Natuurmonumenten	Passende beoordeling Geleenbeekdal					x	In de Passende Beoordeling Geleenbeekdal is de zinsnede waarin wordt gesproken van mitigatie van het versnipperende effect van de weg door aanleg van de weg boven maaiveld verwijderd.
Natuurmonumenten	Passende beoordeling					x	In de Passende beoordeling is de zinsnede *"Uitvoering van de werkzaamheden in de zomer (het meest droge seizoen). In deze periode staat de grondwaterstand namelijk van nature het laagst. Aangezien de aangrenzende Kathagerbeemden een kwelmoeras is, zal de grondwaterstand hier in de zomer niet ver uitzakken." vervangen door de zinsnede:* "De aanleg zal de minste effecten op de vegetatie hebben wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd buiten het groeiseizoen. Buiten het groeiseizoen is de vegetatie namelijk minder afhankelijk van het grondwater, en daarnaast zijn de soorten als de Zeggekorfslak buiten het groeiseizoen minder afhankelijk van deze vegetatie."
IVN Nuth	Geohydrologisch onderzoek					x	Aanpassing geohydrologisch onderzoek, pagina's 15 en 31 met betrekking tot grondwaterstromen, waarbij tegenstrijdigheid wordt opgeheven. Op pagina 15 is afbeelding 2.3 zodanig gewijzigd dat de globale grondwaterstroming overeenkomt zoals aangegeven in de afbeelding 4.12 op pagina 31. In de afbeeldingen zijn de stomingsrichtingen globaal aangegeven. De grondwaterstroming tussen Nuth en Amstenrade verandert van richting door het drainerende effect van de Geleenbeek. Grondwaterstromingen kunnen onder invloed van watergangen of andere lokale effecten sterk van richting veranderen.

Nota van wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen 2010

Naam	Onderdeel	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Diverse indieners	Passende beoordeling, stikstofdepositiebere-keningen			x	x	x	Actuele berekeningen stikstofdepositie zijn toegevoegd aan de passende beoordeling en getoetst aan de Natuurbeschermingswet. Daarnaast is een extra onderbouwing opgenomen, waaruit blijkt dat er geen sprake is van siginificante effecten.In de toelichting wordt hier in paragraaf 6.5 nader op ingegaan. De conclusie dat er geen significant negatieve effecten zijn blijft in stand. Dit leidt daarmee niet tot wijzigingen in het plan.
Diverse Indieners	Verkeersonderzoek			x		x	In de toelichting (hoofdstuk 4.2) en het deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek is een extra motivering opgenomen inzake de zekerheid van de komst van de B258n. Tevens is als bijlage bij het verkeersonderzoek de brief van Bundesminister Ramsauer opgenomen. De volgende onderbouwing wordt in de toelichting toegevoegd: In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari 2010 en maart 2011bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.
Diverse indieners	Akoestisch onderzoek			x		x	In de toelichting is in hoofdstuk 6.1 een extra motivering opgenomen inzake de cumulatie van wegverkeerslawaai en geluidbelasting van AWACS-vliegtuigen. Tevens is dit aangepast in het akoestisch onderzoek. De conclusies blijven overigens in stand. Dit leidt daarmee niet tot wijzigingen in het inpassingsplan als zodanig. De motivering in de toelichting komt als volgt te luiden: In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).
Diverse indieners	Externe veiligheid			x		x	In het kader van de verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de brandweer Zuid Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het inpassingsplan BPL. De Provincie neemt bij vaststelling van het inpassingsplan dit advies in acht. Voor de aanleg van de BPL zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van deze verlegging opnieuw berekend zullen worden. De leidingen zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10^{-6} contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Een en ander is verwerkt in het Externe Veiligheidsrapport van januari 2011.
Diverse indieners	Luchtkwaliteitonder-zoek			x	x	x	In de rapportage behorend bij het ontwerp Inpassingsplan zijn berekeningen gedaan voor de ontwerpversie van 18 december 2009 en de voor 2009 geldende emissiefactoren en achtergrondconcentraties. De gewijzigde luchtrapportage is een actualisatie van het luchtkwaliteitonderzoek waarbij rekening is gehouden met het meest actuele ontwerp, zoals dat bij het inpassingsplan ter inzage heeft gelegen. Daarnaast zijn de berekeningen geactualiseerd voor wat betreft de laatst bekende verkeersgegevens, emissiefactoren en achtergrondconcentraties. De conclusies van dit aangepaste onderzoek zijn gelijk aan de conclusies in het ter visie gelegde onderzoek. Bovendien zijn er diverse tekstuele aanpassingen doorgevoerd. De conclusie dat de grenswaarden voor luchtkwaliteit niet worden overschreden, is niet gewijzigd. De actualisatie van het luchtkwaliteitsonderzoek leidt daarmee niet tot aanpassingen aan het inpassingsplan.
Rendamax	Bedrijfsgronden	x	x	x			Het technisch ontwerp is zodanig aangepast dat de ontsluiting van het bedrijf Rendamax is gewaarborgd en het bereiken van de laaddocks en de expeditieruimte is gegarandeerd.
~~Rendamax~~	~~Vraag PS~~	~~x~~					~~De ruimtereservering op blad ON-134 voor de manoeuvreerruimte sluit niet aan op het overige eigendom van Rendamax. In verband daarmee wordt de bestemming van de strook grond tussen de voorgestelde manoeuvreerruimte en het eigendom van Rendamax gewijzigd van 'Natuur' in 'Verkeer' en 'Bedrijf'.~~ Gezien de aanpassing van het technisch ontwerp is deze wijziging niet meer noodzakelijk en wordt deze dus ook niet doorgevoerd.
Gemeente Onderbanken	Faunapassages	x				x	Verbeelding: ter hoogte van bedrijventerrein Roode Beek is een brede aanduiding voor amfibieëntunnels verwijderd, omdat deze wegens het ontbreken van een ecologische functie ten onrechte in het ontwerp PIP was opgenomen.
Gemeente Onderbanken	Recreatieve verbinding	x	x				Verbeelding: de recreatieve verbinding Ubachsweg is opgenomen, door deze te herstellen via de ecologische faunapassage ter hoogte van de te dempen Kattekoelenvijver. Deze recreatieve verbinding loopt aan de noordelijke zijde parallel aan de Buitenring en de te verleggen Roode Beek. De bestemmingsgrens wordt hier met 5 meter verschoven in noordelijke richting. Wel wordt nog opgemerkt dat in combinatie met de optimumvariant van bureau Taken een ruimtelijke scheiding tussen de functies moet worden aangebracht in de vorm van een schot of daarmee vergelijkbare oplossing. Zie ook de bijlage bij de Nota Wijzigingen, blad 5.
Gemeente Kerkrade	Verbeelding: bestemming Verkeer doorgetrokken naar de Kievitsweg	x					Grens bestemming Verkeer ten behoeve van betere aansluiting Raderlandbaan aangepast, doorgetrokken naar Kievitstraat. Voor de volgende gronden geldt dat de bestemming Natuur gewijzigd in Agrarisch met Waarden: gronden tussen kerkradersteenweg en de vloedgraaf, tussen de Vauputsweg en het miljoenenlijntje en ten zuidoosten van de hamstraat. Zie ook de bijlage bij de Nota Wijzigingen, blad 13.
Gerrickens	Compensatiegronden	x				x	Van de verbeelding is voor de percelen Nuth A 1841 (deels) en SNN-D-3412 (vrijwel geheel) de bestemming Natuur verwijderd. Het perceel maakt daarmee niet langer deel uit van het plangebied. Voorts zal de natuurtoets voor Nuth worden aangevuld met een mitigatie- en compensatieplan voor de Flora- en faunawetsoorten. Ten slotte wordt de omissie hersteld dat in de Natuurtoets Aansluiting Nuth eenmaal Nuth is verwisseld voor Avantis.

Nota van wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen 2010

Naam	Onderdeel	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Meertens	Compensatiegronden	x				x	Op de verbeelding perceel Schinveld C 265 bestemming Natuur gewijzigd in Agrarisch met Waarden ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de faunapassage.
Diverse indieners	Dwarsprofielen	x	x	x			Op de verbeelding en in de regels zijn op basis van het 3D ontwerp dwarsprofielen opgenomen.
Waterschap	Watergangen					x	Zie bijlage 1a voor de wijzigingen die naar aanleiding van de opmerkingen van het Waterschap zullen worden uitgevoerd.
Wevers	Voetpad					x	De provincie heeft geen voornemen om een voetpad achter de woning van de heer Wevers aan te leggen. De verwijzing naar het voetpad zal uit het verkeersonderzoek worden verwijderd.
Wevers	Talud BPL	x				x	Verbeelding: In het ontwerp is ter hoogte van de woonwijk Amstenraderveld het talud aan de zuidzijde gewijzigd van 1:3 naar 2:1 (het talud wordt steiler). Dit betekent dat het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kleiner wordt en van de bestemming Agrarisch met Waarden toeneemt. De wijziging heeft geen invloed op de begrenzing van het PIP. Deze wijziging wordt verwerkt in de diverse onderzoeken. Verwacht wordt dat deze wijziging positieve effecten heeft op verschillende aspecten. Voor geluid betekent deze wijziging dat de geluidbelasting van de BPL richting de woonwijk Amstenraderveld beter wordt afgeschermd door het steile talud. Voor natuur en archeologie neemt het ruimtebeslag op POG-gebieden, respectievelijk (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden af.
Diverse indieners	Verbeelding: wijziging bestemming Agrarisch met Waarden naar Natuur	x					Verbeelding ter plaatse van het perceel tussen de BPL, de doorgetrokken Roderlandbaan en de spoorlijn de bestemming Agrarisch met Waarden omgezet naar bestemming Natuur. Dit perceel heeft een functie in relatie tot de aansluitende faunapassages die hier zijn opgenomen. Daarnaast is dit perceel door de ligging vrijwel niet bruikbaar voor de landbouw.
Ministerie van Defensie	Ruimtebeslag ten koste van NIC	x					Het technisch ontwerp is zodanig aangepast dat het ruimtebeslag tot een minimum wordt beperkt. Zie blad 6 van de verbeelding.
Diversen	Ruimtebeslag beperken	x					Op een aantal plekken wordt door middel van onder meer het aanpassen van de taludhellingen het ruimtebeslag vanwege de BPL teruggebracht.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Algemeen								
Algemene tekstuele aanpassingen	Redactieslag rapportages	Betreft alle rapporten behorende bij het Inpassingsplan en het Inpassingsplan	x	x	x	x	x	In alle stukken zijn taalfouten/ typefouten, spellingsfouten en stijlfouten gecorrigeerd. Deze wijzigingen hebben geen invloed op de inhoudelijke lijn van de stukken. Nu de wijziging geen invloed heeft op de inhoudelijke lijn, gaat het te ver om in deze Nota van Wijzigingen deze aanpassingen specifiek te benoemen.
Geluid								
Hoogstraat	Het ontwerp is gewijzigd om woningen aan de Hoogstraat te behouden	Diverse aanpassingen en extra motiveringen	x		x		x	Aanpassingen geluidonderzoek Hoogstraat/ Nieuwhagerheidestraat (ontwerp aangepast Hoogstraat en daarmee asligging. Nieuwe geluidberekeningen). Uit het aangepaste geluidonderzoek blijkt dat er 3 nieuwe hogere waarden moeten worden vastgesteld voor de woningen aan de Hoogstraat. Dit zal geschieden alvorens het inpassingsplan wordt vastgesteld.
Verschuiving aansluiting N276	Opheffen discrepantie tussen akoestisch onderzoek en verbeelding	Aanpassing ontwerp in akoestisch onderzoek					x	De verschuiving van de aansluiting was in het akoestisch onderzoek nog niet opgenomen (dit was wel gebeurd in de ontwerp-verbeelding). Dit is aangepast in het onderzoek, de geluidbelasting is opnieuw berekend, echter heeft dit niet geresulteerd in verslechtering van de geluidbelasting. De conclusies uit het akoestisch onderzoek zijn niet gewijzigd.
Geluidscherm bij Henri Dunantstraat	Luifelscherm mogelijk maken, beperken visuele impact geluidscherm	Verbreding aanduiding geluidscherm	x	x	x			Verbeelding: door de aanduiding voor het geluidscherm ter hoogte van de Henri Dunanstraat breder te maken is het eveneens mogelijk om in plaats van het scherm van 11 meter een minder hoog scherm met een luifel te bouwen. Zie bijlage bij de nota van wijzigingen Bijlage blad 4. Door deze wijziging wordt ook een luifelscherm mogelijk gemaakt.
Woningen Hoogstraat/ Nieuwhagerheide-straat	Vanwege te hoge geluidbelasting dienen woningen te worden geamoveerd	Toekennen bestemming Berm voor de grond waar de woningen op gelegen zijn die geamoveerd dienen te worden	x		x		x	Verbeelding: het betreffen de woningen tussen de aansluiting op de Buitenring en de aansluiting op de Nieuwhagerheidestraat en de gronden aan de Vogelzankweg behorende bij deze woningen. Deze gronden hebben de bestemming Berm gekregen. In hoofdstuk 7 van de toelichting is bij de bestemming Berm een uitleg opgenomen, namelijk: "Artikel 4 - Berm Voor delen van de strook grond ten zuiden van de Hamstraat is de bestemming Berm opgenomen. Over de toekomstige invulling van de locatie is nog geen zekerheid zodat deze functie voor de situatie na het amoveren van de bestaande woningen het best passend is bevonden. Tevens wordt de bestemming Berm opgenomen voor de te amoveren woningen aan de Nieuwhagerheidestraat. Deze woningen konden om geluidtechnische redenen niet gehadhaafd blijven. Binnen de bestemming zijn alleen taluds en bermen mogelijk." Zie ook bijlage bij de Nota van Wijzigingen, blad 8.
Asfalttype	Asfalttype Allee en op- en afritten zat niet juist in akoestisch onderzoek	Aanpassing asfalttype					x	In het akoestisch onderzoek was als uitgangspunt het asfalttype dunne deklagen B opgenomen voor de gehele BPL, inclusief op- en afritten. Vanwege de benodigde slijtvastheid op op- en afritten en de 30 km/uur ovatonde bij de Allee, is het asfalttype op deze locaties gewijzigd in SMA 0/6. Deze wijziging is doorgevoerd in het akoestisch onderzoek. De geluidbelasting is opnieuw berekend, waaruit blijkt dat er geen verslechtering van de geluidbelasting optreedt. De conclusies uit het akoestisch onderzoek zijn niet gewijzigd.
Aanpassingen akoestisch model	Ambtshalve is een aantal kleine omissies in het akoestisch model geconstateerd	Marginale aanpassingen akoestisch model					x	In het akoestisch model zijn kleine wijzigingen doorgevoerd zoals kruispuntcorrecties en de ligging en kenmerken van een beperkt aantal woningen (zoals Haefland 4, Jeugrubbe 2, Merkelbeekerstraagt 77, 81 en 85, Krichelbergsweg 15, en John Erkensstraat 3). De geluidsbelasting is vervolgens opnieuw berekend. Uit de resultaten blijkt dat de conclusies uit het akoestisch rapport niet wijzigen.
Natuur								
Natuurcompensatie / -mitigatie	Op de verbeelding hebben enkele gebieden ten onrechte een Natuurbestemming gekregen terwijl sprake is van mitigatiegronden.	Aanpassing bestemming Natuur naar Agrarisch met Waarden	x				x	Verbeelding: Bestemming Natuur naar Agrarisch met Waarden is aangepast tenzij sprake is van bestaand Natuurgebied dan wel een bestaande natuurbestemming. Mitigatiegronden kunnen een agrarische bestemming hebben, compensatiegronden niet. Deze wijziging is doorgevoerd voor: gronden aan weerszijden van de BPL net ten noorden van de spoorweg Simpelveld- Kerkrade en ten zuiden van de Vauputsweg. Zie ook bijlage Nota van Wijzigingen, blad 13. De bestemming Agrarisch met Waarden waarborgt de functie als uitloopgebied voor diersoorten. Hiervoor is geen bestemming Natuur noodzakelijk.
Passende beoordelingen	Actualisatie naar aanleiding van onderzoek stikstofdepositie	Diverse wijzigingen in de beide passende beoordelingen naar aanleiding van actualisatie van de gegevens			x	x	x	Ten aanzien van stikstofdepositie is een heel nieuw hoofdstuk 8 toegevoegd aan de Passende Beoordeling. De wijzigingen in de Passende Beoordeling hebben geen invloed op de eindconclusies uit deze rapporten. Het compensatieplan voor Avantis is als bijlage bijgevoegd.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Natuurcompensatie	Nadere detaillering compensatieplan nodig	EHS compensatie gedeelte Nuth geactualiseerd	x				x	In het kader van de Natuurtoets voor de Aansluiting Nuth, welke op 17 juni 2010 ter inzage is gelegd, is de compensatietaakstelling EHS voor de Aansluiting Nuth berekend. Daarnaast is de beschikbaarheid van gronden voor compensatie onderbouwd. Tevens heeft een uitbreiding van de effectenanalyse van de EHS plaatsgevonden, hetgeen niet tot andere conclusies heeft geleid. Naar aanleiding van actualisatie van het mitigatie- en compensatieplan voor het gedeelte Nuth zijn gronden voor compensatie en mitigatie aangewezen, deze zijn opgenomen op de verbeelding (inclusief dubbelbestemming Waarde - Archeologie) met de bestemming Natuur of Agrarisch met Waarden. Het planmaakt deel uit van de natuurtoets. Zie ook bijlage bij de Nota van Wijzigingen: compensatiekaart Nuth (deze is ook opgenomen in het PIP).
Natuurcompensatie	Verdere detaillering van het wegontwerp o.a. naar aanleiding van zienswijzen	Tabellen en tekst aangepast naar aanleiding van finale berekeningen op basis van het referentieontwerp			x		x	Voor Nuth geldt dat de tabellen en tekst in de natuurrapporten en de toelichting zijn aangepast naar de exacte afmetingen die resulteren uit het uitdetailleren van het wegontwerp. Voor het overige geldt dat de natuurrapporten niet zijn aangepast wat betreft onderbouwing en conclusies. De functie-eisen zijn wel opgenomen in het referentie-ontwerp en leiden tot detailaanpassingen van de BPL
Mitigatie	Optimaliseren mitigatie van versnippering als gevolg van de BPL	Wijzigen, toevoegen en verwijderen van diverse locaties voor faunapassages	x		x	x	x	Alle bladen van de Verbeelding: aanpassen aanduidingen en grenzen bestemming Verkeer voor faunapassages ten behoeve van optimaliseren mitigatie. Tevens aanpassing in Natuurtoetsen. Het betreffen de volgende locaties: Kleine faunapassage Geitenweg (verschuiving), Hopover Naanhofsweg (verschuiving), Hopover ten zuiden van Kathagen (verschuiving), Dassentunnel Schurenberg (een verwijderd, twee erbij), Kruising Europalaan (verplaatsing kleine faunatunnel), Merkelbeekerbeekje (toevoegen dassentunnel), Ubachsweg (toevoeging ecoduiker), aansluiting Ganzenpool (toevoeging faunastrook en kleine faunatunnel), Rimburgerweg (toevoeging 2 faunastroken), aansluiting Gravenweg (toevoeging faunapassage), Vestastraat (toevoeging kleine faunatunnel), Avantis (toevoegen 1 dassentunnel). Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: alle bladen.
Natuurtoets BPL	Ontbrekende legenda's in aantal kaarten bijlage 2	Legenda's toevoegen					x	In bijlage 2 van de Natuurtoets BPL ontbraken de legenda's bij een aantal kaarten met de verspreiding van soorten. Deze legenda's zijn toegevoegd aan de kaarten. De betreffende kaarten zijn als bijlage bij de Nota van Wijzigingen gevoegd.
Compensatie	Recent zijn compensatie-gronden aangekocht	Toevoegen compensatiegronden die recent zijn aangekocht aan compensatieplan en verbeelding	x				x	Recent aangekochte percelen in compensatieplan en verbeelding (inclusief dubbelbestemming Waarde- Archeologie) toegevoegd. Het betreft de percelen: Schinveld C234 en paars gearceerd perceel van de gemeente Onderbanken. Daarnaast Bocholtz S632, gedeelte 7. De percelen krijgen de bestemming Natuur.
Mitigatie/ Compensatie	Voor het optimaal inrichten van de natuurcompensatie is flexibiliteit gewenst	Flexibiliteit voor Natuurcompensatie aanbrengen door een wijzigings-bevoegdheid		x	x		x	Wijzigingsbevoegdheid in de planregels toegevoegd bij bestemming Agrarisch met Waarden naar Natuur, beschrijving planregels in de toelichting (hoofdstuk 7) aangepast.
Wegontwerp								
Wegontwerp vs Referentieontwerp	In het kader van de verdere planuitwerking is inmiddels een meer gedetailleerd referentieontwerp beschikbaar	Vervangen bijlage wegontwerp ten behoeve van ruimtebeslag door referentieontwerp					x	Onderzoek 4C Wegontwerp ten behoeve van het ruimtebeslag is vervangen door het Referentieontwerp.
Wijzigingen in wegontwerp	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassen wijzigingen wegontwerp in onderzoeksrapporten					x	In alle onderzoeksrapporten zijn de wijzigingen in het wegontwerp verwerkt in de afbeeldingen in de diverse rapporten. Waar de wijzigingen in het wegontwerp gevolgen hebben op de verschillende deelonderzoeken, is dit in deze Nota van Wijzigingen apart beschreven. Bijvoorbeeld de wijzigingen aan de aansluiting Hoogstraat en de gevolgen daarvan voor het akoestisch onderzoek.
Uitdetaillering wegontwerp	Uitdetaillering van het wegontwerp	Bij het uitdetailleren van het wegontwerp zijn kleine onderdelen zoals (delen van) taluds en bermsloten buiten de grens van de bestemming Verkeer geraakt.	x				x	Alle bladen van de Verbeelding: kleinschalige en niet ingrijpende aanpassingen van de grens van de bestemming Verkeer ten behoeve van de inpassing van taluds, bermen, bermsloten, kunstwerken en geluidschermen. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: alle bladen. Toename van het ruimtebeslag is in rood weergegeven, afname van het ruimtebeslag is in groen weergegeven. Overige wijzigingen zijn met tekstkaders toegelicht.
Rotonde aan de Hoove	Uitdetaillering van het wegontwerp	Nieuw ontwerp rotonde	x				x	Blad 1 Verbeelding: de aanpassing van een enkelstrooksrotonde rotonde naar een turborotonde resulteert in meer ruimtebeslag voor de bestemming Verkeer. Aanpassing is gemaakt omdat de opgenomen enkelstrooksrotonde niet kan voorzien in een voldoende verkeersafwikkeling. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Afrit Kathagen	Uitdetaillering van het wegontwerp	Kleine aanpassing ruimtebeslag bestemming Verkeer ten behoeve van talud.	x				x	Verbeelding: ruimtebeslag bestemming Verkeer beperkt verbreed bij afrit kathagen ten behoeve van inpassing talud. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Schuureikenweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing naar nieuw ontwerp	x				x	Verbeelding: de aanpassing betreft de zuidelijke toe- en afrit van aansluiting Schuureikenweg, waarbij het restaurant ontsloten wordt. Bij Vaesrade is een grondwal toegevoegd. Tevens is deels de bestemming Agrarisch met Waarden verplaatst, dan wel verwijderd. Zie ook de bijlage bij de nota van wijzigingen: blad 2.
Turborotonde Allee	Uitdetaillering van het wegontwerp	Nieuw ontwerp rotonde	x				x	~~Blad 3: Vanwege de aanpassing van een enkelstrooksrotonde rotonde naar een turborotonde is het ruimtebeslag bij de kruising met de Akerstraat Noord uitgebreid. Aanpassing is gemaakt omdat de opgenomen enkelstrooksrotonde niet kan voorzien in een voldoende verkeersafwikkeling. Zie ook de bijlage bij de nota van wijzigingen: blad 3.~~ Ter plaatse wordt toch een kruispunt gerealiseerd en als zodanig opgenomen bestemd op de verbeelding. Een en ander blijkt ook uit de Nota van Wijzigingen 2012.
Ontsluiting manege Allee	Uitdetaillering van het wegontwerp	Nieuwe ontsluiting manege	x				x	Ter hoogte van de Allee (Oudstraat 6) wordt de ruimtelijke reservering van de gasleiding aangepast. De ruimtelijke reservering van 10 meter dient tegen de gevel van de bestaande bebouwing worden gelegd. Zie bijlage 1e
Talud N276	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: Aanpassing grens bestemming Verkeer aan Noordzijde N276 vanwege benodigd talud. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 3.
Bronnenbos	Uitdetaillering van het wegontwerp	Kleine aanpassing ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp	x				x	Verbeelding: klein puntje ter hoogte van Bronnenbos aangepast aan wegontwerp. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 4.
Voetbalveld de Leeuw	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassen ruimtebeslag bestemming Verkeer ten behoeve van ontzien voetbalveld	x					Verbeelding: aanpassing (verwijdering) bestemming verkeer ter plaatse van voetbalveld de Leeuw, teneinde het voetbalveld te ontzien. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 4.
Aansluiting Kranenpool	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: kleine aanpassing grenzen bestemming Verkeer ten behoeve van taluds noordelijke afrit. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
NIC terrein	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassen bestemming Verkeer ten behoeve van ontzien defensie-terrein	x				x	Verbeelding aanpassing bestemming Verkeer bij aansluiting Kranenpool. Het NIC terrein wordt hierdoor zoveel mogelijk ontzien. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Aansluiting Kranenpool	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing ruimtebeslag bestemming verkeer ten behoeve van wegontwerp	x				x	Verbeelding: aanpassing ruimtebeslag zuidelijke toe- en afrit van aansluiting Kranenpool. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Ganzenpool-Kranenpool	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing ruimtebeslag bestemming Verkeer ten behoeve van industrieterrein	x				x	Verbeelding: aanpassing ruimtebeslag in oksel Kranenpool. Niet noodzakelijke bestemmingswijziging van gebied tussen Buitenring en Ganzepool verwijderd. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Ganzenpool-Kranenpool	Uitdetaillering van het wegontwerp	Kleine aanpassing ruimtebeslag bestemming Verkeer ten behoeve van talud.	x				x	Verbeelding, oost en westzijde van BPL: kleine aanpassingen aan taluds en daarmee de bestemming Verkeer. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Toeristenweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Verlegging toeristenweg	x				x	Verbeelding : aanpassing binnen bestemming Natuur ten behoeve van de verlegging van de toeristenweg. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 7
Aansluiting Reeweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing wegontwerp aan de zuidwest zijde	x				x	Verbeelding : optimalisatie wegontwerp ten behoeve van Toeristenweg, trafostation en aansluiting Schachtstraat leidt tot aangepast ruimtebeslag. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 8.
Aansluiting Hoogstraat	Uitdetaillering van het wegontwerp	Kleine aanpassing ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp	x				x	Verbeelding: kleinschalige aanpassingen bestemmingsgrens voor Verkeer zoals bij de slinger in de Hoogstraat en aansluiting tankstation. Zie ook de bijlage in de Nota van Wijzigingen: blad 8.
Aansluiting Dentgenbachweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp	x				x	Verbeelding: grens bestemming Verkeer ten behoeve van betere aansluiting Roderlandbaan aangepast, doorgetrokken naar Kievitsweg en verbeelding bij scherpe bocht (buitenzijde) aangepast ten behoeve van inpassen talud. Tevens is de oostelijke rotonde van de aansluiting Dentgenbach vergroot, waardoor meer ruimtebeslag benodigd is. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 11.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Aansluiting Dentgenbachweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp	x				x	Verbeelding: verbeelding bij scherpe bocht (buitenzijde) aangepast ten behoeve van inpassen talud. Tevens is de oostelijke rotonde van de aansluiting Dentgenbach vergroot, waardoor meer ruimtebeslag benodigd is. Zie ook de bijlage bij de Nota van WIjzigingen: blad 11.
Hopelerweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: omzetten inkeping bestemming Agrarisch met Waarden bij Hopelerweg in verkeersbestemming. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 11.
Aansluiting Kaalheidersteenweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: kleinschalige aanpassing grens van de bestemming Verkeer ten behoeve van aanpassing rotonde. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 12.
Aansluiting Kaalheidersteenweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: aanpassing grens bestemming Verkeer ter hoogte van Burgemeester Franssenstraat vanwege aanpassing talud van 1:3 naar 1:2 (steiler talud). Door de aanpassing schuift ook de aanduiding Geluidscherm op. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 13.
Vloedgraaf	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing onderliggend wegennet en kruising Vloedgraaf	x				x	Verbeelding: Uitbreiding bestemming Verkeer aan westzijde ter hoogte van Krichelbergseweg ten behoeve van de verlegging van deze weg. Daarnaast verlegging van de beekloopkruising Vloedgraaf in noordelijke richting. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 13.
Hamstraat	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: Bestemming verkeer is ter hoogte van bedrijventerrein Willem-Sophia aan de Hamstraat enkele meters opgeschoven, aan de noordzijde, richting de aanwezige bedrijven. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 13 en 14. De wijziging van de bestemming Natuur naar Verkeer nabij Rendamax vindt geen doorgang vanwege een aanpassing van het technisch ontwerp waardoor ontsluiting via de parallelweg mogelijk blijft.
Aansluiting Ganzenpool	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: De bestemming Verkeer op de Ganzenpool wordt doorgetrokken richting de bestaande rotonde met de N299 Rimburgerweg. Hierdoor neemt het ruimtebeslag van het PIP toe. Het betreft echter het overnemen van de bestaande verkeersbestemming. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Roderlandbaan	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: De bestemming verkeer op de afrit van de Roderlandbaan richting de Nachtegaalstraat wordt doorgetrokken tot de Kievitstraat. Hierdoor neemt het ruimtebeslag van het PIP toe. Het betreft echter het overnemen van de bestaande verkeersbestemming. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 6.
Aansluiting Nuth	Uitdetaillering van het wegontwerp	Wijziging bestemming Verkeer in bestemming Natuur	x				x	Verbeelding: Ter plaatse van het Bronnenbos wordt de bestemming Verkeer op twee plekken gewijzigd in de bestemming Natuur. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1
Fietspad Hamweg	Uitdetaillering van het wegontwerp	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x				x	Verbeelding: Aan de westzijde van de bestaande Hamweg wordt op de Verbeelding de bestemming Verkeer opgenomen om de ontsluiting van het fietspad Hamweg mogelijk te maken. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1
Toelichting , Verbeelding en regels								
Toelichting		Processuele aanpassing			x			Par. 1.3, blz. 14, 3e alinea, laatste regels van de Toelichting: de zin “Over het hiervoor genoemde besluit van de provincie heeft vooraf overleg plaatsgevonden met de werkgroepsecretaris van de Commissie voor de m.e.r.” is verwijderd.
Toelichting	Ten onrechte opgenomen benaming geluidwal bij Vaesrade	Correctie						de term geluidwal wordt vervangen door de term grondwal, die tevens een geluidwerende functie heeft.
Verbeelding	Ten onrechte aanduiding (v) opgenomen binnen bestemming V-RV	Correctie	x					Verbeelding: 2 aanduidingen (v) ter plaatse van de bestemming V- RV verwijderd. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Verbeelding	Wijziging wegontwerp om rijksmonument Bouwbergstraat te sparen	Wijziging begrenzing bestemming Verkeer	x					Verbeelding, monument Bouwbergstraat blijft bestaan, de bestemming Verkeer wordt hier verwijderd. Het monument maakt daardoor niet langer deel uit van het plangebied.
Verbeelding	Vraag PS op 8 oktober 2010	Ontsluiting bedrijventerrein Dentgenbach te Kerkrade op aansluiting Mensheggerweg	x					Verbeelding: Uit overleg met de bedrijven, waarvan grond nodig is voor het realiseren van de aansluiting van het noordelijk deel van bedrijventerrein Dentgenbach via een 'parallelweg' op de aansluiting Mensheggerweg, alsmede met Bedrijventerreinvereniging IBK Dentgenbach en de gemeente Kerkrade is gebleken dat de betrokken bedrijven en IBK van oordeel zijn dat de noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein op de aansluiting Mensheggerweg kan vervallen. Symrax krijgt dan een afzonderlijke aansluiting. In verband daarmee worden de grenzen van het Inpassingsplan dusdanig aangepast dat het gedeelte tussen de Hopelerweg en de Vestastraat geen onderdeel meer uitmaakt van het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Meren	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Verbeelding	Vraag PS	Herbestemming woningen	x					Voor een aantal woningen geldt dat deze een andere bestemming moeten krijgen als gevolg van: 1. overschrijding van geluid 2. Realisatie van de weg. Concreet betekent dit dat deze woningen niet gehandhaafd kunnen worden en herbestemd dienen te worden. De onderstaande woningen worden op de onderstaande wijze bestemd: 1. Allee 13 - Brunssum Bestemming Bedrijf (Kantoor) 2. Hommerterweg 241 - Heerlen Bestemming Berm 3. Schurenbersweg 7 - Heerlen Bestemming Berm 4. Crombacherestraat 2,4 6 - Kerkrade Bestemming Berm 5. Locht 90, 96, 197 - Kerkrade Bestemming Berm 6. Hoogstraat 5 - Landgraaf Bestemming Bedrijf (Kantoor) 7. Nieuwenhagerheidestraat 19, 21, 23, 25 - Landgraaf Bestemming Bedrijf (Kantoor) 8 Leeuwerweg 17, 19 - Nuth Bestemming Bedrijf (Kantoor)
Toelichting	Gevoerd vooroverleg	Toevoeging resultaten vooroverleg			x			
Regels	Aanpassen verwijzing	Correctie		x				Verkeerde verwijziging in de regels gecorrigeerd.
Regels	Aanpassen ivm Wabo	Terminologische wijzigingen	x	x				Het plan is aangepast aan de Wabo. Dit betekent dat de term aanlegvergunning is komen te vervallen en vervangen door de term 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden'. De term bouwvergunning is vervangen door de term 'omgevingsvergunning voor het bouwen'. De term 'ontheffing' is vervangen door de termen 'afwijken' 'bij omgevingsvergunning afwijken' of 'afwijking' al naar gelang de zinsnede. Bovendien zijn de procedureregels (artikel 23) komen te vervallen omdat de Wabo hierin voorziet. Ten slotte is het overgangsrecht in terminologisch opzicht eveneens nav de Wabo aangepast. In de toelichting op de juridische regeling (hoofdstuk 7) zijn de gevolgen van deze aanpassingen eveneens doorgevoerd.
Regels		Aanpassing benaming bestemming "paden en landwegen"		x				In de planregels wordt in artikel 3.1, lid f de beschrijving "paden en landwegen" gewijzigd in "onverharde wegen"
Omgevingsplan								
Opnemen extra aanbeveling	Afspraken met RCE	Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade			x		x	Nadere toelichting in Toelichting (paragraaf 4.3) en Omgevingsplan opgenomen betreffende de wijze waarop bij het ontwerp van de bpl, de aansluiting op de Allee en het Omgevingsplan met de kernwaarden in het gebied rekening is gehouden. Randvoorwaarde opgenomen dat rekening wordt gehouden met deze kernwaarden van het Beschermd dorpsgezicht en met de openheid in de verdere uitwerking van het ontwerp. Zie bijlage 1d
Kwaliteitskaart	tekst en kaarten komen niet overeen	Correctie					x	Teksten in het omgevingsplan (pagina 17-27) zijn aangepast aan de teksten op kwaliteitskaart, op die onderdelen waar sprake was van een discrepantie.
Kruising beekdal Roode beek op verkeerde plaats	Foutieve locatie kruising Roode Beek op kaart	Aanpassing locatie kruising Roode Beek					x	Kaart op pagina 44 is aangepast. De kruising beekdal Roode beek stond op de verkeerde plaats, namelijk langs de Merkelbekerbeek. Dit is aangepast. Zie bijlage 1d
Kleine aanpassingen + bevoegdheidtoe-kenning	Voortschrijdend inzicht	Aanpassing						Het omgevingsplan wordt op ondergeschikte punten aangepast. Tevens is de bevoegdheid toegekend aan Gedeputeerde Staten om hoofdlijnen van beleid verder uit te werken. Zie bijlage 1d
Waterberging	Voortschrijdend inzicht	Extra tekst opgenomen					x	De volgende tekst is opgenomen in het Omgevingsplan: op basis van de eisen die gesteld worden aan voorzieningen voor de opvang, berging en afvoer van hemelwater zijn aanvullende maatregelen opgenomen voor de berging van hemelwater. Deze maatregelen zijn ingepast in de vorm van bermsloten en bergingsvijvers in sommige oksels van aansluitingen . De ruimtes tussen de BPL en de op -en afritten behouden hun open karakter. Zie bijlage 1d
Taluds	Voortschrijdend inzicht	Extra tekst opgenomen					x	De volgende tekst is opgenomen in het Omgevingsplan: op sommige plaatsen is er onvoldoende ruimte om een talud van 1 op 3 toe te passen. Hier worden steilere taluds 2 op 1 voorgesteld en in een enkel geval een verticale wand toegepast. Om het groene karakter te bewaren worden de verticale wanden uitgevoerd als begroeide wand.
Geluidschermen	Voortschrijdend inzicht	Extra tekst opgenomen					x	De volgende tekst is opgenomen in het Omgevingsplan: op sommige plaatsen wordt de landschappelijke inpassing van geluidschermen geoptimaliseerd door geluidschermen te combineren met het talud. Dit geldt ook voor twee schermen die gepland zijn ter hoogte van stiltegebieden voor vleermuizen. Zie bijlage 1d
Explosievenonderzoek								
Actualisatie onderzoek		Probleemanalyse Kerkrade uitgevoerd					x	Het onderzoek is geactualiseerd met een probleemanalyse voor het gedeelte Kerkrade. Zie bijlage
Archeologie								
Dubbelbestemming Waarde - Archeologie		Dubbelbestemming opgenomen	x					Op de volgende locaties is dubbelbestemming Waarde - Archeologie toegevoegd: deels bestemming Natuur bij Geleenbeek, op- en afrit bij aansluiting Schuureikenweg, deel van de verbinding bij de Rozenstraat, noordzijde aansluiting Allee, faunapassage noordelijk bij aansluiting op N276 (amstenraderveld), zuidelijk deel aansluiting N276, hoekje natuur bij de Klingbemden, deel Natuurbestemming bij noordelijke zijde aansluiting N274, deel natuur bij Rode Beek, delen Natuurbestemming brunssummerheide, deel aansluiting Hoogstraat, deel tracé bij Rotscherweg, deel tracé tussen Rotscherweg en haanweg, deel natuur bij de Vloedgraaf, deel vloedgraaf, deel natuur bij Vauputsweg, delen natuur bij Hamstraat, tracé net voor verkeersplein Avantis,

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Meren	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Letters WR-A		verduideliiking verbeelding	x					De letters WR-A ter verduidelijking vaker toegevoegd om de verbeelding te verduidelijken.
Dubbelbestemming Waarde - Archeologie	Dubbelbestemming niet noodzakelijk	Dubbelbestemming verwijderd	x					Op de volgende locaties is een dubbelbestemming verwijderd: deel aan de noordoostzijde van de kruising van de Hommerterweg, deel BPL bij Brunssummerweg tot volgende faunapassage, vierkantje tegenover Montgomerystraat, stuk tracé oostelijk van aansluiting N274, alle bestemmingen Water, deel verkeersbestemming in aansluiting Reeweg, Oostelijke zijde bij Dentgenbachweg, verkeersplein Avantis,
Kunstwerken								
Tunnel aansluiting Nuth (hoek VLS)	Toevoegen zichtlijnen voor de tunnel	Aanpassing grens bestemming Verkeer	x					Verbeelding: De grens van de bestemming verkeer wordt opgerekt in zuidelijke richting vanwege de benodigde zichtlijnen. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Kabels en leidingen								
Gasleiding Breinderveldweg	De in het ontwerp opgenomen leidingstrook moet worden verlengd langs de Breinderveldweg	Aanpassen grens bestemming verkeer	x					Verbeelding extra ruimtebeslag voor leidingstrook opgenomen in groenstrook ten zuiden van de Breinderveldweg met een breedte van maximaal 10 meter. De uitbreiding krijgt de bestemming Verkeer met de dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Gasleiding Breinderveldweg 4-6	De in het ontwerp opgenomen leidingstrook wordt aangepast ter hoogte van het perceel Breinderveldweg 4-6	Aanpassen grens bestemming verkeer	x					Verbeelding, kleine uitbreiding ruimtebeslag leidingstrook op perceel Breinderweg 4-6. De uitbreiding krijgt de bestemming Verkeer met de dubbelbestemming Leiding- Leidingstrook. Zie ook de bijlage van de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Gasleiding Reijmersbekerweg	Bestaande gasleiding wordt doorgetrokken	Toevoegen dubbelbestemming	x					Verbeelding, bestaande gasleiding moet worden doorgetrokken tot omgelegde gasleiding (dubbelbestemming Leiding- Leidingstrook). Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 1.
Gasleiding Oudestraat	Extra ruimte noodzakelijk voor verleggen gasleiding	Aanpassen grens bestemming Agrarisch met Waarden en dubbelbestemming	x					Verbeelding: Naast het perceel Oudestraat 6 wordt een extra strookje grond met de bestemming Agrarisch met Waarden opgenomen en de dubbelbestemming Leiding leidingstrook. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 3.
Gasleiding Allee	Verlengen strook gasleiding ten behoeve van aansluiting op bestaande gasleiding	Toevoegen dubbelbestemming	x					Verbeelding: perceel achter Allee 13 wordt de bestaande gasleiding doorgetrokken tot de aansluiting met de naastgelegen gasleiding. Betreft dubbelbestemming Leiding- Gas en basisbestemming Agrarisch met Waarden.
Gasleiding Allee	Vraag PS op 8 oktober 2010	Diverse aanpassingen ruimtereserveringen gasleidingen	x					Ter hoogte van de Allee (Oudstraat 6) wordt de ruimtelijke reservering van de gasleiding aangepast. De ruimtelijke reservering van 10 meter dient tegen de gevel van de bestaande bebouwing worden gelegd. Zie bijlage 1e
Gasleiding Reeweg	Verbreden leidingstrook ten behoeve van verlegging van de gasleiding	Aanpassen grens bestemming verkeer en verplaatsen dubbelbestemming	x					Verbeelding: verbreding van bestemming Verkeer en verplaatsen van dubbelbestemming Leiding- Leidingstrook tussen aansluiting Reeweg en het bassin.
Gasleiding bassin Vogelzankweg		Verleggen leidingstrook ten behoeve van verleggen gasleiding	x					Verbeelding: verlegging leidingstrook diagonaal over perceel van het bassin in plaats van eromheen
Mensheggerweg	Doortrekken leidingstrook tbv gasleiding	Aanpassen bestemming verkeer	x					Verbeelding: bestemming Verkeer en dubbelbestemming Leiding- Leidingstrook verlengd. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen: blad 11.
Gasleiding Nieuwhagerheidestraat	Kleine verbreding Leidingstrook ten zuiden van Nieuwhagerheide-straat	Kleine aanpassinge bestemming verkeer	x					Verbeelding, kleine aanpassing bestemming Verkeer met dubbelbestemming Leidingstrook.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Meren	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Gasleiding Spoorkruising aansluiting Hamstraat	Verlegging gasleiding iets naar zuiden verplaatst.	Verlegging leidingstrook, toevoeging bestemming natuur met dubbelbestemming	x					Verbeelding, verplaatsing Leidingstrook naar zuiden, en daardoor toevoeging bestemming Natuur met dubbelbestemming leidingstrook aan oostzijde BPL ter hoogte van spoorkruising. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen, blad 13.
Gasleiding N299	Vraag PS op 8 oktober 2010	Aanpassingen ruimtereservering gasleidingen	x					De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Reeweg en de Hoogstraat is geprojecteerd direct naast de plangrens van het ontwerp-Inpassingsplan dat op 17 juni jl. ter inzage is gelegd. De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Reeweg en Hoogstraat wordt aangepast aansluitend aan de plangrens, zoals opgenomen in bijage 1f.
Gasleiding N299	Vraag PS op 8 oktober 2010	Aanpassingen ruimtereservering gasleidingen	x					De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Hoogstraat en Rötscherweg zal opgenomen worden. Deze zal opgenomen worden aansluitend aan de plangrens, zoals opgenomen in de bijage 1g.
Verkeer								
Tekstuele en visuele aanpassingen		Verkeerskundig onderzoek					x	Hoofdstuk 5 van deelrapport 4a verkeersonderzoek: aanpassingen format 12 (Nieuw aan te leggen voetpad aan de zuidzijde van de BPL verwijderd), format 14 (tekstuele wijziging vanwege eerder genoemde verwijdering voetpad), 22 (Herstel verbinding Ubachsweg via optimumvariant ecologische verbinding Roode Beek opgenomen) en 38 (herstel verbinding Krichelbergseweg via optimumvariant ecologische verbinding Vloedgraaf opgenomen).
Onderliggend wegennet		Opnemen extra motivatie			x			Extra motivatie opgenomen in toelichting paragraaf 4.2 dat op diverse plaatsen in het gebied aanpassing van onderliggend wegennet nodig is en beschrijving of al dan niet maatregelen worden getroffen.
Roode Beek	Wijziging minimum in optimum variant beeklopen	Extra tekst inzake verbinden fietspad			x			In de toelichting (h4.2) is de tekst opgenomen dat de fietsverbinding via de Ubachsweg gecombineerd wordt met een onderdoorgang van de Roode Beek.
Optimum variant beekloopkruisingen	Wijziging minimum in optimum variant beeklopen	Aanpassen tekst					x	In het verkeersrapport optimumvarianten beekloopkruisingen Roode Beek/ Vloedgraaf aangepast
Water								
Watergangen/ bermsloten		Kleinschalige aanpassingen ruimtebeslag ten behoeve van inpassen afwatering	x				x	Alle bladen Verbeelding: kleinschalige aanpassingen ruimtebeslag bestemming Verkeer ten behoeve van inpassing afwatering. Zie ook de bijlage bij de Nota van Wijzigingen, alle bladen.
Waterberging Nabij N276	Waterberging ten onrechte op verhoogd talud		x				x	Verbeelding: aanduidingen waterberging iets verschoven vanwege hoogteligging bij aansluiting N276.
Afwateringsplan Nabij Allee		Aanpassen grootte pompkelder					x	Op het traject 3450-3800 en 4500-4700 wordt het water opgevangen in leidingen in plaats van sloten ivm met de inpassing van geluidswerende voorzieningen en steile wanden, de grootte van de reeds geplande pompkelder wordt hierop aangepast. Tekst is gewijzigd in hoofdstuk 4.2.7 van het afwateringsplan.
Afwateringsplan		aanleg IT-riool					x	In verband met ruimtegebruik en de toepassing van geluidsschermen aan de zuidzijde, wordt het wegwater aan de zuidzijde opgevangen in een (infiltratieriool)". "Dit traject ledigt richting een nieuw aan te leggen buffer tussen de BPL en de merkelbekerbeek. In deze buffer wordt de berging vanuit de leidingen gerealiseerd (T=100) en door de aanleg van de buffer wordt de bestaande buffer beekweg ontzien." Hiervandaan wordt het water vertraagd geledigd op de buffer beekweg, ter hoogte van km 7800. De bestaande afvoer vanuit de gemeente Brunssum kan hier mogelijk op worden aangesloten." Bovenstaande tekstpassage is opgenomen in het afwateringsplan, paragraaf 4.2.11 en wordt aangepast op verbeelding.
Afwateringsplan		aanleg IT-riool					x	De Volgende opmerking is toegevoegd in paragraaf 4.2.14 van het afwateringsplan en verwerkt in het referentieontwerp. Nabij km 10500 wordt vanwege de inpassing van een steil talud over een kort traject geen droogvallende bergingssloot gerealiseerd. Op dit traject wordt een (infiltratie)riool met grondverbetering gerealiseerd.
Afwateringsplan		Aanleg bergingssloot					x	Afwateringsplan aangepast in paragraaf 4.2.16 met de volgende tekstpassage: "Omdat de toekomstige BPL breder is dan het bestaande profiel, kan niet overal gebruik worden gemaakt van de bestaande sloten. Daar waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van de bestaande sloten en worden deze geoptimaliseerd. Op trajecten waar te weinig ruimte is voor een bergingssloot bijvoorbeeld in verband met achtertuinen of geluidswallen wordt aan de oostzijde een extra brede bergingssloot aangelegd van 7,0 meter breed. De weg aan de westzijde watert af via kolken naar de brede sloot aan de oostzijde."
Afwateringsplan		Aanleg waterafvoer					x	Vanwege de toepassing van steile wanden, het hoogteverloop en de verdiepte ligging is de afwatering van 'De Hopel' aangepast. Verwekt in referentieontwerp. In het afwateringsplan paragraaf 4.2.19 is de volgende tekstpassage opgenomen."Bij de aansluiting de Hopel liggen de bergingssloten parallel aan de BPL in de verdiepte ligging. Bij kruising met de op- en afritten worden duikers aangelegd. Bij het viaduct wordt in verband met ruimtegebrek ter hoogte van het viaduct een riool aangelegd in plaats van een bergingssloot. Rondom de rotondes en de buitenzijde van de op- en afritten bij aansluiting de Hopel worden bergingssloten aangelegd die ook afvoeren naar de bergingssloten parallel aan de BPL. Binnen de ruimte van de afritten wordt zoveel mogelijk waterberging gerealiseerd. Om het hoogteverschil naar de greppel langs de Mensheggerweg te overbruggen wordt een lange duiker toegepast."
Afwateringsplan Nabij Dentgenbachweg		Aanleg ondergrondse leidingen					x	Vanwege de nieuwe verhoogde ligging worden nieuwe kolken met ondergrondse leidingen gerealiseerd voor de afwatering. Aangepast in afwateringsplan, paragraaf 4.2.19. Geen gevolgen voor Verbeelding.

Nota van Ambtelijke Wijzigingen 2010								
Onderdeel	**Oorzaak wijziging**	**Aard wijziging**	**Verbeelding**	**Planregels**	**Toelichting**	**Mer'en**	**Onderzoek**	**Exacte beschrijving wijziging**
Afwateringsplan		Bergingssloot					x	Afwateringsplan aangepast in paragraaf 4.2.24 met de volgende tekstpassage: "Vanwege de inpassing van de parallelweg met de BPL en de bestaande woningen is aan de noordzijde niet overal ruimte voor een bergingssloot. Op trajecten waar te weinig ruimte is voor een bergingssloot wordt aan de zuidzijde een extra brede bergingssloot aangelegd van 7,0 meter breed. De weg aan de westzijde watert af via kolken naar de brede sloot aan de oostzijde."

Nota van wijzigingen per product 2010

Onderdeel	Deelrapport	Gewijzigd	Wijzigingen
Tracenota/ MER aansluiting Nuth		ja	Hoofdstuk 3: beschrijving plangebied aangepast.
			Aanpassing paragraaf luchtkwaliteit aan geactualiseerd onderzoek.
			Toevoeging berekeningen en tekst stikstofdepositie.
Tweede aanvulling MER		ja	Diverse tekstuele wijzigingen waaronder: afbeeldingen aangepast aan ontwerpwijzigingen, toevoegingen teksten stikstofdepositie (paragraaf 2.3.1, blz 29), effectbeoordeling instandhoudingsdoelstellingen, aanpassing tabel 4 blz 69 score cultuurhistorie , sparen monument Bouwbergstraat, verwijdering ruimtebeslag EHS aansluiting Schachtstraat, conclusie paragraaf 2.3.1 aangepast, conclusie paragraaf 2.5 aangepast, conclusie hoofdstuk 4 aangepast.
Toetsing op doelbereik & MKBA		nee	
Technische onderbouwing			
	Verkeerskundig onderzoek	ja	Extra motivatie inzake rekening houden met komst B258n. Hoofdstuk 5 deelrapport verkeersonderzoek: aanpassingen dia's 12 (voetpad verwijderd), 14 (tekstueel), 22 (verbinding Ubachsweg optimumvariant) en 38 (herstel verbinding Krichelbergseweg optimum variant).
			Verwijderen voetpad achterzijde Roekenveldweg
			Aanpassing optimumvarianten beekloopkruisingen Roode Beek en Vloedgraaf.
	Bijlagen verkeerskundig onderzoek	nee	
	Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp	ja	Deze bijlage wordt vervangen door het referentieontwerp. Het wegontwerp is gewijzigd.
Bodem	Historisch onderzoek	nee	
	Rapport bodem	nee	
	Gebundelde locatieonderzoeken	nee	
	Saneringsplannen	nee	
Water	Waterparagraaf	ja	Aanpassing wijzigingen in Afwateringsplan en geohydrologsich onderzoek in waterparagraaf (in overeenstemming gebracht).
	Afwateringsplan	ja	Aanpassingen in afwateringsplan bij Allee, km 6300-6700, km 6900-7850, km 10500, km 14100-16500, km 18100 - 19400 en traject Dentgenbachweg.
			Wijzigingen naar aanleiding zienswijzen Waterschap.
	Geohydrologisch onderzoek	ja	Aanpassing Geohydrologisch onderzoek, pagina 15 en 31 met betrekking tot grondwaterstromen, waarbij de tegenstrijdigheid wordt opgeheven.
Archeologie	Inventariserend archeologisch onderzoek	~~nee~~	
Voor de wijziging van de natuurrapporten wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen producten 2012	Adviesnotitie	~~nee~~	
Natuur	~~Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL~~	~~ja~~	~~Kaarten toegevoegd waaronder een aangepaste kaart met faunapassages.~~
Voor de wijziging van de natuurrapporten wordt verwezen naar de Nota van Wijzigingen producten 2012	~~Natuurtoets aansluiting Nuth~~	~~ja~~	~~De natuurtoets voor Nuth aangevuld met een mitigatie- en compensatieplan.~~
			~~Aanpassing hoofdstuk 7 inzake lichtbeperkende voorzieningen~~
	~~Natuurtoets Avantis~~	~~ja~~	~~Toevoeging faunapassage, mitgatie en compensatie bij de aansluiting Avantis~~
	~~Passende beoordeling Natura 2000 gebied Geleenbeekdal~~	~~ja~~	~~Hoofdstuk 1: toegevoegd dat op voorhand effecten op het Natura 2000-gebied Kunderberg kunnen worden uitgesloten.~~
			~~Hoofdstuk 2: Wettelijk kader overgenomen uit Passende Beoordeling Brunssummerheide en Teverener Heide. Dit om eenduidige teksten te hebben voor beide Passende Beoordelingen.~~ ~~Toegevoegd stuk over Crisis- en Herstelwet in verband met toetsing stiksofdepositie~~ ~~Duidelijk opgenomen dat getoetst is voor hele Natura 2000-gebied Geleenbeekdal en daarbij ook aan de "oude doelen" van het Beschermd Natuurmonument Kathagerbeemden. Zolang het Geleenbeekdal niet definitief is aangewezen gelden deze doelen ook nog. Vandaar dat de Kathagerbeemden expliciet door hele document genoemd worden.~~
			~~Hoofdstuk 3: Wegontwerp gedetailleerder weergegeven door toevoeging kaarten wegontwerp~~

Nota van wijzigingen per product 2010			
Onderdeel	**Deelrapport**	**Gewijzigd**	**Wijzigingen**
			~~Hoofdstuk 4: Tabel 4.2 verduidelijkt. Was verwarring rond benamingen Habitattypen. Aangegeven dat: voor de benamingen in deze Passende Beoordeling zijn de verkorte namen van de habitattypen uit het ontwerpbesluit gebruikt: Alkalisch laagveen -kalkmoerassen, Atlantisch zuurminnende beukenbossen, Beuken-eikenbossen met hulst, sub-Atlantische en midden Europese wintereikenbossen, berken – haagbeukenbossen (heuvelland) en bossen op alluviale grondvochtige alluviale bossen; Voor de Vochtige alluviale bossen betreft het het subtype Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen).~~
			~~Hoofdstuk 5: Tabel 5.4 en 5.5 aangepast aan de hand van de nieuwste gegevens van de effectenindicator van LNV~~ ~~Ruimtebeslag: extra kaart opgenomen in bijlage.~~ ~~Verzuring en vermesting: Toegevoegd stikstofdepositie berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat er geen negatieve effecten zullen optreden. Tevens tov jaar aanwijzing Bescherm Natuurmonument aangegeven dat ten op zichte van dat jaar ook geconcludeerd kan worden dat geen effect optreedt.~~ ~~M.b.t. stikstofdepositie tekst groot deel herzien.~~ ~~Aanvulling verstoring door geluid: Op locaties waar een lichte verschuiving van de geluidcontouren zichtbaar is, betreft het een toename van maximaal 1dB(A). Vogels die genoemd worden voor het Beschermd Natuurmonument komen met maximale enkele broedparen voor in gebied. Bij een toename van de geluidbelasting met 1 dB(A) treedt een maximale afname van 2,5% van de dichtheid aan broedvogels op. (Reijnen & Foppen, 1991). Omdat deze afname plaatsvindt in kleine delen van het Natura 2000-gebied, leidt niet tot een substantiële afname van het aantal broedparen in het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal.~~
			~~Hoofdstuk 5: Tijdelijke effecten: verstoring door licht, geluid, trillingen en mensen aangepast: Ook voor dit gebied geldt dat het verstoringeffect tijdens de aanlegfase iets zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Met name het gebruik van machines kan wat extra geluidsverstoring met zich meebrengen, maar zal ook weer teniet gedaan worden, aangezien op het moment van de aanleg er geen extra verkeer is. Ook is er extra lichtverstoring tijdens de aanleg (als in de nacht gewerkt wordt tijdens het broedseizoen). De effecten van visuele verstoring, licht en (deels ook) geluid kunnen sterk verminderd worden door afscherming van de bouwplaats ter plekke van het Natura 2000-gebied, en door beperking van werkzaamheden gedurende de schemering en nacht tijdens het broedseizoen.~~
			~~Hoofdstuk 5: Tijdelijke effecten: vermesting en verzuring (aangepast): De aantallen voertuigen die betrokken zijn bij de aanleg van de BPL zijn verwaarloosbaar klein ten opzichte van de aantallen in het wegverkeer. Het is niet mogelijk om dergelijke geringe aantallen voertuigen in een rekenmodel op te nemen c.q. daar "meetbare" resultaten over de bijdrage aan stikstofdepositie aan te ontlenen. De extra stikstofemissie van het tijdelijk aanwezige werkverkeer tijdens de aanlegfase is te is te verwaarlozen ten opzichte van de huidige en nieuwe uitstoot van het wegverkeer. De depositie door het werkverkeer niet leidt tot negatieve effecten op de habitattypen in het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal.~~
			~~Hoofdstuk 6: Geen afzonderlijke beoordeling voor en na mitigatie: 2 tabellen samengevoegd. Nu enkel aangegeven of er na mitigatie nog effecten zijn. Dit om leesbaarheid te verbeteren en juridisch is van belang dat na mitigatie er nog effecten zijn of niet.~~ ~~Beoordeling effecten: teksten aangepast.~~ ~~Areaalverlies aangepast. Enkel van belang dat er geen areaalverlies is tav Habitatypen of delen die de wezenlijke natuurlijke kenmerken schaden. Dat is niet het geval.~~ ~~Verdroging: Aangepast: werken buiten het groeiseizoen bij aanlegwerkzaamheden om effect te voorkomen~~
			~~Hoofdstuk 5.2.2. tekst over versnippering aangepast.~~
			~~Toegevoegd bijlage 5 grondwatermodellering en bijlage 6: kaarten wegontwerp~~
	~~Passende beoordeling Natura 2000 gebieden Brunssummerheide en Teverener Heide~~	~~ja~~	~~Hoofdstuk 1: toegevoegd dat op voorhand effecten op het Natura 2000-gebied Kunderberg kunnen worden uitgesloten~~
			~~Hoofdstuk 2: Wettelijk kader is aangescherpt (tekstueel), tekst over Crisis- en Herstelwet toegevoegd in verband met toetsing stiksofdepositie, verduidelijkt dat er een afzonderlijke toetsing plaatsvindt voor de Teverener Heide~~
			~~Hoofdstuk 3: Voor de Teverener Heide (paragraaf 3.2.2.) zijn de (Duitse) instandhoudingsdoelen toegevoegd~~
			~~Hoofdstuk 4: Verwijzingen opgenomen naar de gedetailleerde ontwerpkaarten op verzoek van Bevoegd Gezag~~

Nota van wijzigingen per product 2010

Onderdeel	Deelrapport	Gewijzigd	Wijzigingen
			~~Hoofdstuk 5: Tabellen 5.4 en 5.5 aangepast aan de hand van de nieuwste gegevens van de effectenindicator van LNV. Verduidelijking opgenomen dat er geen ruimtebeslag zal plaatsvinden. Dit wordt voorkomen door het plaatsen van een damwand op de plek waar habitattype Vochtige Heide direct naast de weg ligt. Er vindt geen directe aantasting plaats. Hiermee worden significant negatieve effecten op de Brunssummerheide als gevolg van ruimtebeslag geheel voorkomen. Barrièrewerking: opgenomen dat de Rimburgerweg zal worden afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit verminderd de barrièrewerking van deze weg (fauna kan nu ongestoord oversteken). Verdroging: verwijzing naar hydrologisch onderzoek toegevoegd. Geluidsverstoring: tabel 5.7 aangepast (ter verduidelijking). Lichtverstoring, toegevoegd effect passerende auto's: De lichtverstoring als gevolg van passerende auto's zal geen effect hebben op de Brunssummerheide. Autolampen schijnen recht vooruit en belichten de bermen daardoor alleen in bochten in de wegbermen. Het weggedeelte bij de Brunssummerheide loopt recht waardoor er geen effect zal zijn van lichtverstoring als gevolg van passerende auto's.~~
			~~Hoofdstuk 5:~~ ~~Menselijke verstoring: verduidelijkt waarom geen extra toename recreatie (doorgaande weg, zonder (nieuwe) extra afslagen naar de Brunssummerheide. Vermesting en verzuring: Toegevoegd stikstofdepositie berekeningen. Uit de berekeningen blijkt dat er geen negatieve effecten zullen optreden. M.b.t. stikstofdepositie tekst groot deel herzien. Tijdelijke effecten aanlegfase: aangegeven dat voor de bouwfasering bij de aanbesteding specificaties zullen worden gegeven.~~ ~~Aanpassing tijdelijke geluidsverstoring: In de huidige situatie reikt het totale verkeerslawaai is de afstand tot waar het geluid is afgenomen tot de geluidsnorm van 47 dB 300-350 meter vanaf de weg. De verstoringsafstand van materieel ligt dus ruim binnen de al bestaande verstoringsafstand van het al aanwezige verkeer. Er zal daarom geen verschuiving optreden van de cumulatieve verstoringsafstand, Er zal daarmee geen negatief effect optreden met betrekking tot broedvogels en zoogdieren.~~ ~~Tevens tov jaar aanwijzing Beschermd Natuurmonument aangegeven dat ten op zichte van dat jaar ook geconcludeerd kan worden dat geen effect optreedt.~~
	~~-~~		~~Hoofdstuk 6: Tabel toegevoegd met gevoeligheid habitattypen Teverener Heide voor storende factoren (mogelijke effecten BPL)~~ ~~Teverener Heide: afzonderlijk getoetst. Kort komt het erop neer dat zoals uit berekeningen blijkt (zelfde als voor Brunssummerheide uitgevoerd) dat de beïnvloedingsafstand van de weg niet reikt tot dit gebied. Hierdoor kunnen negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Teverener worden uitgesloten~~
			~~Pagina 47: tekst uitvoering werkzaamheden aangepast~~
			~~Hoofdstuk 7: Geen afzonderlijke beoordeling voor en na mitigatie: 2 tabellen samengevoegd. Nu enkel aangegeven of er na mitigatie nog effecten zijn. Dit om leesbaarheid te verbeteren en juridisch is van belang dat na mitigatie er nog effecten zijn of niet.~~ ~~Beoordeling effecten: teksten aangepast.~~ ~~Toegevoegd dat voor stikstof er gemonitord zal worden. Dit om "vinger aan de pols" te houden.~~ ~~Cumulatie: In figuur 7.19 was een ontwikkeling onjuist weergegeven. Het is namelijk zo dat ter hoogte van het zandgroevengebied Abdissenbosch (vooralsnog) geen bedrijventerrein is gepland. Is eruit gehaald.~~
			~~Toegevoegd: kaart ruimtebeslag (bijlage 7) en kaarten wegontwerp (bijlage 8)~~
Omgevingsplan		ja	Extra motivatie Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade opgenomen.
			Teksten en kwaliteitkaart in overeenstemming gebracht.
			Extra tekst langzaamverkeer routes opgenomen.
			Extra toelichting aansluiting Hamstraat opgenomen.
			Aanpassing locatie kruising Roode Beek op kaarten opgenomen.
			Aanpassing gewijzigd ontwerp Reeweg op kaarten.
			Aanbeveling opgenomen voor doortrekken geluidscherm Hoogstraat
			Extra tekst waterberging opgenomen.
			Extra tekst taluds opgenomen.
			Extra tekst geluidschermen opgenomen
Geluid en lucht	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai	ja	Aanpassing onderzoek inzake aansluiting Hoogstraat/ Nieuwhagerheidestraat en nieuwe hogere grenswaarden
			Aanpassing onderzoek bij Merkelbeekerstraat
			Aanpassing uitgangspunten Allee/ Ovatonde: 30 km / uur en asfalt SMA 0/6
			Aanpassing onderzoek door verschuiving tracé Amstenraderveld
			Aanpassing uitgangspunten op- en afritten BPL: asfalt SMA 0/6
			Aanpassing onderzoek met kruispuntcorrecties + ligging/kenmerken woningen

Nota van wijzigingen per product 2010

Onderdeel	Deelrapport	Gewijzigd	Wijzigingen
			Aanpassing onderzoek met extra motivatie AWACS geluidbelasting.
			Aanpassing onderzoek verschuiving bij N276
			Aanpassing schermvoorstel Apollolaan.
			Aanpassing schermvoorstel Burg. Franssenstraat
	Luchtkwaliteitonderzoek	ja	Aanpassing luchtkwaliteitonderzoek aan meest actuele emissiefactoren en achtergrondconcentraties en diverse tekstuele aanpassingen.
Externe veiligheid		ja	Risicoberekeningen opgenomen.; Opmerking: m.b.t. de gasleiding worden de berekeningen voor 8 oktober niet gehaald. In eerste instantie zou aan de hand van de circulaire een toetsing worden uitgevoerd. In de toetsing van de zienswijzes door de Landsadvocaat is dit aangepast. Dit betekent dat er voor 8 oktober geen wijzigingen plaats hoeven te vinden aan de externe veiligheidsrapportage. De gasunie levert binnenkort de bestanden aan, waarmee gerekend kan worden. De risicoberekeningen zijn dan 4 weken na 8 oktober klaar.
Explosievenonderzoek		ja	Het onderzoek is geactualiseerd met een probleemanalyse voor het gedeelte Kerkrade.
Inpassingsplan	Verbeelding	ja	
			Alle bladen: kleinschalige aanpassingen naar aanleiding van uitdetailleren wegontwerp met taluds, bermen, sloten, kunstwerken en geluidschermen.
			Er is een aantal dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.
			Perceel Stichting Pergamijn: bestemming Agrarisch Waarden verwijderd.
			Adelante Zorggroep: bestemming Agrarisch met Waarden verwijderd.
			Dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie ter hoogte van Amstenrade over de bestemming Agrarisch met Waarden opgenomen
			Aanpassing grens bestemming Verkeer Oudestraat (fietsverbinding)
			Dubbelbestemming Waarde - Archeologie aan percelen 161, 165, 166 uit het archeologisch onderzoek toegevoegd.
			Bestemming Agrarisch met Waarden lus Schuureikerweg verwijderd.
			Rendamax: bestemming Bedrijf met bebouwingsaanduiding en Verkeer toegevoegd.
			Aanpassing aanduiding geluidscherm Knieberglaan
			Recreatieve verbinding Onderbanken ingetekend
			Bestemming Berm opgenomen voor te amoveren woningen Nieuwhagerheidestraat.
			Aanpassing aanduiding geluidscherm Henri Dunantstraat
			Aanpassing aanduiding geluidscherm Burg. Franssenstraat.
			Aanpassing bestemming Agrarisch- Waarden in plaats van Natuur bij spoorweg Simpelveld - Kerkrade en ten zuiden van Vauputsweg.
			Opgenomen bestemmingen Natuur of Agrarisch met Waarden voor compensatiegronden gedeelte Nuth
			Aanduidingen Faunapassages verwijderd, aanduidingen faunapassages toegevoegd.
			Recent aangekochte compensatiepercelen (bestemming Natuur of Agrarisch met waarden) toegevoegd.
			Diverse kleinschalige aanpassingen bestemmingsgrens Verkeer als gevolg van kleinschalige aanpassingen taluds, bermen etc. doorgevoerd.
			Ruimtebeslag bestemming Verkeer verruimd bij rotonde aan de Hoove, rotonde Schuureikerweg, turborotonde Allee, taluds N276, talud bij Bronnenbos,
			Aanduiding (v) verwijderd ter plaatse van de bestemming Verkeer- Railverkeer
			Perceel monument Bouwbergstraat uit Inpassingsplan verwijderd.
			Diverse locaties dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen.
			Extra aanduidingen WR-A opgenomen.
			Diverse locaties dubbelbestemming Waarde - Archeologie verwijderd
			Extra ruimtebeslag bestemming Verkeer tunnel Nuth (hoek VLS) opgenomen.
			Verlegging en toevoegen van dubbelbestemmingen Leiding- Leidingstrook bij Breinderveldweg, Reijmersbeekerweg, Oudestraat, Allee, Reeweg, bassin Vogelzankweg, Rotscherweg, Nieuwhagerheidestraat, spoorkruising aansluiting Hamstraat, N299
			Verplaatsen of verwijderen aanduidingen waterberging bij aansluiting N276, aansluiting Kranenpool/ Ganzenpool, aansluiting Dentgenbacherweg/
			Aanpassen ruimtebeslag op diverse locaties in verband met ruimte voor afwatering.
			Toevoeging ruimtebeslag en aanduiding waterberging nabij aansluiting De Kling.
			Herbestemmen van een aantal woningen naar Bedrijf of Berm.
			Vervallen van de ontsluiting Bedrijventerrein Dentgenbach
			Wijziging bestemming Natuur in Agrarisch met waarden gronden Meertens
	Toelichting	ja	Hoofdstuk 7: aanpassingen naar aanleiding van wijzigingen in planregels.
			Hoofdstuk 6.5: extra motivatie "nee, tenzij"principe (EHS) opgenomen.
			Hoofdstuk 6.5 extra gegevens en motivatie stikstofdepositie.
			Hoofdstuk 6.5: extra beschrijving rijksbufferzone en kernkwaliteiten nationale landschappen
			Hoofdstuk 4.2 extra motivatie B258n opgenomen.

Nota van wijzigingen per product 2010

Onderdeel	Deelrapport	Gewijzigd	Wijzigingen
			Hoofdstuk 6.1 extra motivatie AWACS geluidbelasting opgenomen.
			Toegevoegd risicoberekeningen externe veiligheid.
			Toegevoegd conclusies uit geactualiseerd luchtkwaliteitonderzoek.
			Toegevoegd extra tekst betreffende planologische bescherming Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade
			Toevoeging hoofdstuk 6.1 geleidelijk aflopen geluidscherm Henri Dunantstraat
			Hoofdstuk 6.5 extra tekst inzake aanvraag positieve afwijzing broedvogels en vleermuizen opgenomen.
			Hoofdstuk 6.5 tabellen en teksten vanwege exacte berekeningen compensatie aangepast
			Hoofdstuk 1.3 tekstuele aanpassing inzake commissie MER.
			Hoofdstuk 8: toegevoegd resultaten vooroverleg
			Hoofdstuk 4.3: extra motivatie Beschermd Dorpsgezicht opgenomen.
			Hoofdstuk 4.2: extra motivatie onderliggend wegennet opgenomen
			Hoofdstuk 4.2: extra tekst fietspad Roode Beek opgenomen.
			Gehele toelichting: passages nuanceren waarin staat dat de BPL positief is voor natuur
			Gehele toelichting: verwijzingen vervangen door conclusies uit de teksten waarnaar verwezen was.
	Planregels	ja	Dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie opgenomen ten behoeve van de regeling voor het beschermd dorpsgezicht Amstenrade
			Bestemming Bedrijf opgenomen met bouwvlak.
			Wijzigingsbevoegdheid opgenomen van Agrarisch met Waarden naar Natuur.
			Artikel 3.1 sub f "paden en landwegen" wordt "onverharde wegen"
			In de planregels is opgenomen dat de wegprofielen in acht moeten worden genomen; tevens is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om hiervan af te wijken
			Verkeerde verwijzingen in de regels gecorrigeerd.
			Verwerken veranderingen in terminologie naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wabo. Dit betekent dat de termen 'ontheffing' en 'bouwvergunning' en 'aanlegvergunning' niet meer bestaan en vervangen worden door respectievelijk de termen 'afwijken'/'afwijking', omgevingsvergunning voor het bouwen en omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van 'werkzaamheden'. Tevens zijn de procedureregels geschrapt. Ten slotte is het overgangsrecht aangepast.

Aanpassing Nota van wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen 2010

Naam	Onderdeel	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Rendamax	Vraag PS op 8 oktober 2010	x					~~De ruimtereservering op blad ON 134 voor de manoeuvreerruimte sluit niet aan op het overige eigendom van Rendamax. In verband daarmee wordt de bestemming van de strook grond tussen de voorgestelde manoeuvreerruimte en het eigendom van Rendamax gewijzigd van 'Natuur' in 'Verkeer' en 'Bedrijf'~~.Gezien de aanpassing van het technisch ontwerp is deze wijziging niet meer noodzakelijk en wordt deze dus ook niet doorgevoerd.
Bedrijven Dentgenbach	Vraag PS op 8 oktober 2010	x					Vraag Blad 11 Verbeelding: Uit overleg met de bedrijven, waarvan grond nodig is voor het realiseren van de aansluiting van het noordelijk deel van bedrijventerrein Dentgenbach via een 'parallelweg' op de aansluiting Mensheggerweg, alsmede met Bedrijventerreinvereniging IBK Dentgenbach en de gemeente Kerkrade is gebleken dat de betrokken bedrijven en IBK van oordeel zijn dat de noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein op de aansluiting Mensheggerweg kan vervallen. Symrax krijgt dan een afzonderlijke aansluiting. In verband daarmee worden de grenzen van het Inpassingsplan dusdanig aangepast dat het gedeelte tussen de Hopelerweg en de Vestastraat geen onderdeel meer uitmaakt van het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg, en in die zin de zienswijzen van de bedrijven gegrond verklaard.

Aanpassing Nota van Ambtelijke Wijzigingen

Onderdeel	Oorzaak wijziging	Aard wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging
Verbeelding	Vraag PS op 8 oktober 2010	Herbestemming woningen	x					Voor een aantal woningen geldt dat deze een andere bestemming moeten krijgen als gevolg van: 1. overschrijding van geluid 2. Realisatie van de weg. Concreet betekent dit dat deze woningen niet gehandhaafd kunnen worden en herbestemd dienen te worden. De onderstaande woningen worden op de onderstaande wijze bestemd: 1. Allee 13 - Brunssum Bestemming Bedrijf (Kantoor) 2. Hommerterweg 241 - Heerlen Bestemming Berm 3. Schurenbersweg 7 - Heerlen Bestemming Berm 4. Crombacherestraat 2,4 6 - Kerkrade Bestemming Berm 5. Locht 90, 96, 197 - Kerkrade Bestemming Berm 6. Hoogstraat 5 - Landgraaf Bestemming Bedrijf (Kantoor) 7. Nieuwenhagerheidestraat 19, 21, 23, 25 - Landgraaf Bestemming Bedrijf (Kantoor) 8 Leeuwerweg 17, 19 - Nuth Bestemming Bedrijf (Kantoor)

Nota van wijzigingen 2012 naar aanleiding van Raad van State => Passende beoordeling/stikstofdepositie

nr	krt PIP 2010	krt PIP 2012	Maatregel / wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging	Consequenties onderzoeken: bodem	water	natuur	archeologie	verkeer	geluid	luchtkwaliteit	externe veiligheid	MKBA	ontwerp
1	1,2,7,8	1,2,8,9	snelheidsverlaging 100 => 80 km/uur	x	x	x		x	plaatselijke snelheidsverlaging thv Geleenbeekdal (tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof) en Brunssummerheide (tussen Rimburgerweg en Landgraaf)			x		x	x	x	x	x	
S	alle	alle	uitgebruiknemen landbouwgrond	x	x	x		x	uitgebruiknemen landbouwgrond en herbestemmen als natuur	x		x	x			x		x	
13	7	8	verbreden ecoduct Brunssummerheide			x		x	verbreden ecoduct Brunssummerheide van 15 m naar 50 m	x	x	x	x			x			x
14	7	8	realisatie scherm nabij vochtige heide en grondwal	x	x	x		x	realisatie scherm en grondwal 300m lang, 5 tot 8 m hoog			x				x			x
12	7	8	Uitgebruiknemen manege Brunssummerheide	x		x		x	uitgebruiknemen manege Brunssummerheide en herbestemmen als natuur	x		x	x			x			
5a	2	2	knip Naanhofsweg					x	Naanhofsweg wordt tussen Vaesrade en BPL afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer					x	x				
			beheermaatregelen			x		x	beheermaatregelen ter reductie van stikstofdepositie			x							

nr verwijst naar locatie op overzichtskaart

krt verwijst naar kaartblad Verbeelding PIP

S= algemene codering gronden die als stikstofmaatregel uit gebruik worden genomen en worden bestemd als natuur

Gasleiding Allee	Vraag PS op 8 oktober 2010	Diverse aanpassingen ruimtereserveringen gasleidingen	x					Ter hoogte van de Allee (Oudstraat 6) wordt de ruimtelijke reservering van de gasleiding aangepast. De ruimtelijke reservering van 10 meter dient tegen de gevel van de bestaande bebouwing worden gelegd. Zie bijlage 1e
Gasleiding N299	Vraag PS op 8 oktober 2010	Aanpassingen ruimtereservering gasleidingen	x					De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Reeweg en de Hoogstraat is geprojecteerd direct naast de plangrens van het ontwerp-Inpassingsplan dat op 17 juni jl. ter inzage is gelegd. De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Reeweg en Hoogstraat wordt aangepast aansluitend aan de plangrens, zoals opgenomen in bijage 1f.
Gasleiding N299	Vraag PS op 8 oktober 2010	Aanpassingen ruimtereservering gasleidingen	x					De ruimtelijke reservering voor de gasleiding aan de oostzijde van de Buitenring parallel aan de N299 tussen de Hoogstraat en Rötscherweg zal opgenomen worden. Deze zal opgenomen worden aansluitend aan de plangrens, zoals opgenomen in de bijage 1g.

Aanpassingen van wijzigingen per product								
Onderdeel	**Deelrapport**	**Gewijzigd**					**Wijzigingen**	
Inpassingsplan	Verbeelding	ja						
							Rendamax: bestemming Bedrijf met bebouwingsaanduiding en Verkeer toegevoegd.	
							Verlegging en toevoegen van dubbelbestemmingen Leiding-Leidingstrook bij Breinderveldweg, Reijmersbeekerweg, Oudestraat, Allee, Reeweg, bassin Vogelzankweg, Rotscherweg, Nieuwhagerheidestraat, spoorkruising aansluiting Hamstraat, N299	
							Herbestemmen van een aantal woningen naar Bedrijf of Berm.	
							Vervallen van de ontsluiting Bedrijventerrein Dentgenbach	

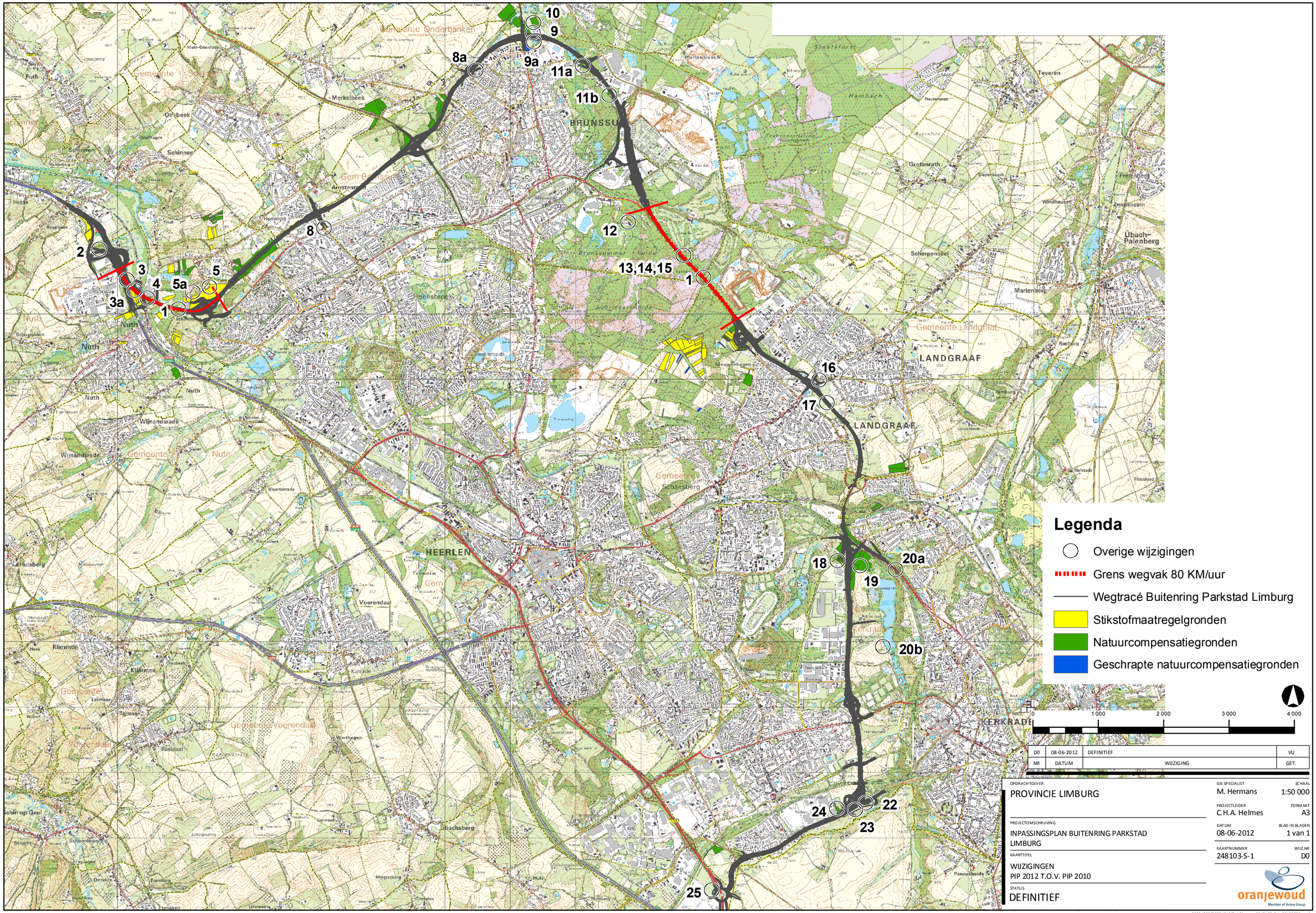

Legenda

- Overige wijzigingen
- Grens wegvak 80 KM/uur
- Wegtracé Buitenring Parkstad Limburg
- Stikstofmaatregelgronden
- Natuurcompensatiegronden
- Geschrapte natuurcompensatiegronden

NR	DATUM	WIJZIGING	GET.
D0	08-06-2012	DEFINITIEF	VU

OPDRACHTGEVER
PROVINCIE LIMBURG

PROJECTOMSCHRIJVING
INPASSINGSPLAN BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

KAARTTITEL
WIJZIGINGEN
PIP 2012 T.O.V. PIP 2010

STATUS
DEFINITIEF

GIS SPECIALIST: M. Hermans
SCHAAL: 1:50 000
PROJECTLEIDER: C.H.A. Helmes
FORMAAT: A3
DATUM: 08-06-2012
BLAD IN BLADEN: 1 van 1
KAARTNUMMER: 248103-S-1
WIJZ.NR: D0

oranjewoud
Member of Antea Group

r:\002 45000\002 48103\gis\kaarten\248103-S-1_ 20120530. mxd

Nota van wijzigingen 2012 naar aanleiding van Raad van State => Passende beoordeling/stikstofdepositie

nr	krt PIP 2010	krt PIP 2012	Maatregel / wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Mer'en	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging	Consequenties onderzoeken: bodem	water	natuur	archeologie	verkeer	geluid	luchtkwaliteit	externe veiligheid	MKBA	ontwerp
1	1,2,7,8	1,2,8,9	snelheidsverlaging 100 => 80 km/uur	x	x	x		x	plaatselijke snelheidsverlaging thv Geleenbeekdal (tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof) en Brunssummerheide (tussen Rimburgerweg en Landgraaf)			x		x	x	x	x	x	
S	alle	alle	uitgebruiknemen landbouwgrond	x	x	x		x	uitgebruiknemen landbouwgrond en herbestemmen als natuur	x		x	x			x		x	
13	7	8	verbreden ecoduct Brunssummerheide			x		x	verbreden ecoduct Brunssummerheide van 15 m naar 50 m	x	x	x	x			x			x
14	7	8	realisatie scherm nabij vochtige heide en grondwal	x	x	x		x	realisatie scherm en grondwal 300m lang, 5 tot 8 m hoog			x				x			x
12	7	8	Uitgebruiknemen manege Brunssummerheide	x		x		x	uitgebruiknemen manege Brunssummerheide en herbestemmen als natuur	x		x	x			x			
5a	2	2	knip Naanhofsweg					x	Naanhofsweg wordt tussen Vaesrade en BPL afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer					x	x				
			beheermaatregelen			x		x	beheermaatregelen ter reductie van stikstofdepositie			x							

nr verwijst naar locatie op overzichtskaart

krt verwijst naar kaartblad Verbeelding PIP

S= algemene codering gronden die als stikstofmaatregel uit gebruik worden genomen en worden bestemd als natuur

Nota van wijzigingen 2012 naar aanleiding van Raad van State => gegrond verklaarde beroepen, toezeggingen

nr	krt PIP 2010	krt PIP 2012	Wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Meren	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging	Consequenties onderzoeken									
										bodem	water	natuur	archeologie	verkeer	geluid	luchtkwaliteit	externe veiligheid	MKBA	ontwerp
23	13	15	Aanpassing ontsluiting Manege Groene Vallei	x		x		x	aangepaste aansluiting Manege Groene Vallei op Baamstraat, zodat (vracht)auto's de manege vanaf de westzijde binnenrijden	x	x	x	x	x	x	x			x
22	13	15	Correctie bestemming Baamstraat (gemeente Kerkrade) van AW naar V	x					Correctie bestemming Baamstraat (gemeente Kerkrade) van AW naar V										
5	2	2	correctie plangrens perceel Nuth 5743, Naanhofsweg 74 Nuth	x					correctie plangrens perceel Nuth 5743 Naanhofsweg 74 Nuth, zodat perceel buiten plangebied ligt										
16	8	11	correctie plangrens percelen Landgraaf 5070 en 5071, Vogelzankweg 30 en 32 Landgraaf	x					correctie plangrens percelen Landgraaf 5070 en 5071, Vogelzankweg 30 en 32 Landgraaf, zodat percelen buiten plangebied liggen en tegen lichthinder										x
19	11	13	Correctie bestemming noordelijk deel perceel 5835 (gemeente Kerkrade) van AW naar N	x					Correctie bestemming noordelijk deel perceel 5835 (gemeente Kerkrade) van AW naar N										
17	8	11	Correctie plangrens en bestemming vleermuizenhopover percelen Landgraaf 4728 en 4729	x				x	Correctie plangrens en bestemming vleermuizenhopover percelen Landgraaf 4728 (eruit) en 4729 (erin)	x		x	x						x
9	5	6	correctie plangrens, verplaatsing bestemming perceel natuur langs N274 zuidelijk van BPL naar noordelijk van BPL (gemeente Onderbanken)	x					correctie plangrens, verplaatsing bestemming perceel natuur langs N274 zuidelijk van BPL naar noordelijk van BPL (gemeente Onderbanken)	x		x							
10a	5	6	correctie plangrens evenemententerrein langs Merkelbeek (gemeente Onderbanken)	x				x	correctie plangrens zodat bestaand evenemententerrein buiten plangebied ligt	x		x							
10b	5	6	correctie plangrens en bestemming perceel langs Rode Beek (gemeente Onderbanken) van sportveld naar N	x				x	correctie plangrens en bestemming perceel (gemeente Onderbanken) van sportveld naar N, ter compensatie van handhaving evenemententerrein	x		x	x						
2	1	1	correctie bestemming waterbuffer Aan de Hoove aansluiting Nuth van V naar W (waterschap)	x					correctie bestemming waterbuffer Aan de Hoove aansluiting Nuth van V naar W										
3a	1	1	opnemen waterloop Kampervloedgraaf (waterschap)	x					opnemen waterloop Kampervloedgraaf										
9a	5	6	correctie plangrens buffer Breukberg (waterschap)	x					correctie plangrens buffer Breukberg, zodat waterbuffer buiten plangebied ligt										
20a	11	13	aanpassen plangrens bij Anstellerbeek ten noorden van Cranenweijer(waterschap)	x					aanpassen plangrens bij Anstelerbeek ten noorden van Cranenweijer										
20b	12	13	opnemen waterloop ten zuiden van Cranenweijer (waterschap)	x					opnemen waterloop ten zuiden van Cranenweijer										
8a	4	5	correctie plangrens perceel XXX Klingbemden 191 Brunssum	x					correctie plangrens perceel Klingbemden 191 Brunssum										
24	13	15	correctie bestemming ontsluiting bedrijventerrein Willem-Sophia van V naar N, andere bestemmingsgrenzen B en V	x		x			correctie bestemming ontsluiting bedrijventerrein Willem-Sophia van V naar N, andere bestemmingsgrenzen B en V (Rendamax)										
25	14	16	correctie plangrens thv perceel bedrijf (Trilandis)	x					correctie plangrens thv perceel bedrijf (Trilandis), zodat perceel ontzien wordt										
krt verwijst naar kaartblad Verbeelding PIP																			
nr verwijst naar locatie op overzichtskaart																			

Nota van wijzigingen 2012 ambtshalve wijzigingen, actualisatie onderzoeken

nr	krt PIP 2010	krt PIP 2012	Wijziging	Verbeelding	Planregels	Toelichting	Meren	Onderzoek	Exacte beschrijving wijziging	Consequenties onderzoeken: bodem	water	natuur	archeologie	verkeer	geluid	luchtkwaliteit	externe veiligheid	MKBA	ontwerp
8	3	4	Correctie plangrens en bestemming kruising Patersweg-Allee-Trichterweg-Akerstraat Noord	x	x	x		x	Correctie plangrens en bestemming kruising Patersweg-Allee-Trichterweg-Akerstraat Noord, zodat aanleg vrijliggende fietspaden mogelijk is	x	x		x	x					x
11	5	7	Correctie bestemming perceel (gemeente Brunssum) van AW naar N	x					Correctie bestemming perceel (gemeente Brunssum) van AW naar N										x
15	7	8	Toeristenweg			x			Verleggen van de Toeristenweg ter plaatse van het verbrede ecoduct										x
18	11	13	Correctie plangrens en bestemming ontsluiting Simrax	x		x		x	Correctie plangrens en bestemming ontsluiting Simrax Hopelerweg		x	x		x	x				x
3	1	1	Correctie bestemming perceel (Leeuwerweg, Gemeente Nuth)	x					Correctie bestemming perceel (Leeuwerweg Gemeente Nuth)										
4	1	2	correctie plangrens perceel(Caradon/Stelrad)	x					correctie plangrens perceel (Caradon/Stelrad), zodat bedrijf buiten plangrens ligt										
			Correctie nummering twee geluidsschermen op verbeelding: 19=> 21, 25=> 14	x					Correctie nummering twee geluidsschermen op verbeelding: 19=> 21, 25=> 14										
			Beter motiveren hydrologie effect BPL op Geleenbeekdal / Kathaagse Beemden			x		x	Beter motiveren hydrologie effect BPL op Geleenbeekdal / Kathaagse Beemden		x	x							
			Verduidelijking natuurrapporten			x		x	Verduidelijking natuurrapporten			x							
			Opnemen activiteitenplannen ontheffingsbesluiten Das en Overige Soorten			x		x	Opnemen activiteitenplannen ontheffingsbesluiten Das en Overige Soorten			x							
			Toevoegen inventarisatierapport Natuurbalans 2010-2011			x		x	Toevoegen inventarisatierapport Natuurbalans 2010-2011			x							
C	alle		Correctie compensatiegronden EHS en FFw	x		x		x	correctie compensatiegronden EHS en FFw	x		x	x						
			Opnemen definitief archeologisch rapport			x		x	Opnemen definitief archeologisch rapport				x						
			Opnemen aanvullend archeologisch rapport			x		x	Opnemen aanvullend archeologisch rapport				x						
A	alle		Correctie percelen met dubbelbestemming archeologie waarden	x		x		x	Correctie percelen met dubbelbestemming archeologie waarden, zodat archeologisch vrijgegeven percelen geen dubbelbestemming hebben				x						
			Motivatie actualiteit onderzoeken			x		x	Motivatie actualiteit onderzoeken	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
			Motivatie actualiteit MER-ren			x			Motivatie actualiteit MER-ren										
			Actualisatie beleidskader PIP			x			Actualisatie beleidskader PIP naar wijzigingen wet- en regelgeving en beleid tussen oktober 2010 en juni 2012	x	x	x	x	x	x	x	x		
			tekstuele wijziging art 7.1 verkeer regels		x				tekstuele wijziging art 7.1 verkeer regels										
			correctie uitmeetbepaling art 2.5 en art 7.5 regels		x				correctie uitmeetbepaling art 2.5 en art 7.5 regels										

nr verwijst naar locatie op overzichtskaart

krt verwijst naar kaartblad Verbeelding PIP

A= algemene codering gronden waar agv aanvullend onderzoek de dubbelbestemming archeologische waarden afgehaald is

C= algemene codering gronden die als compensatiegronden opgenomen worden in het PIP

Nota van wijzigingen per product					
Onderdeel	**Deelrapport PIP 2010**	**Gewijzigd**	**Toevoeging**	**Inhoud wijzigingen/toevoegingen**	
1 Tracenota/ MER aansluiting Nuth		nee	ja, oplegnotitie	motivatie dat MER's en alternatievenafweging nog actueel zijn	
2 Tweede aanvulling MER		nee			
3 Toetsing op doelbereik & MKBA		ja		nieuwe MKBA	
4 Technische onderbouwing			ja, oplegnotitie	motivatie dat verkeersmodel 2010 nog actueel / valide is	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect verkeer	
				analyse verkeerskundige effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op BPL	
				analyse verkeerskundige effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op HWN	
				analyse verkeerskundige effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op OWN	
				motivatie dat lokale snelheidsverlaging geen negatief effect heeft op doelbereik en nut/noodzaak 2x2 100 km/uur	
				verkeersintensiteiten en IC's voor situatie met snelheidsverlaging 2 wegvakken in tabel en kaart	
				verschillen verkeersintensiteiten en IC's met en zonder snelheidsverlaging in tabel en kaart	
				beschrijving effecten overige maatregelen en wijzigingen op aspect verkeer	
	4a Verkeerskundig onderzoek	nee			
	4b Bijlagen verkeerskundig onderzoek	nee			
	4c Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp	ja		nieuw referentieontwerp	
5 Bodem			ja, oplegnotitie	motivatie dat bodemonderzoek nog actueel is irt wet- en regelgeving en beleid	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect bodem	
				beschrijving methodiek hoe omgegaan is met aanvullend benodigde historisch bodemonderzoek nieuwe gronden	
				historisch bodemonderzoek verruiming kruising Patersweg-Allee	
				historisch bodemonderzoek aansluiting Manege Groene Vallei op Baamstraat	
				historische bodemonderzoeken natuurcompensatiegronden	
				historische bodemonderzoeken extra stikstofgrondengronden	
	5a Historisch onderzoek	nee			
	5b Rapport bodem	nee			
	5c Gebundelde locatieonderzoeken	nee			
	5d Saneringsplannen	nee			
6 Water			ja, oplegnotitie	motivatie dat waterparagraaf nog actueel is irt wet- en regelgeving en beleid	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect water	
				afstemming waterschap	
	6a Waterparagraaf	nee			
	6b Afwateringsplan	nee			
	6c Geohydrologisch onderzoek	nee			
7 Archeologie			ja, oplegnotitie	motivatie dat archeologierapporten nog actueel zijn irt wet- en regelgeving en beleid	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect archeologie	
				beschrijving methodiek hoe omgegaan is met aanvullende archeologieonderzoeken / afstemming bevoegd gezag	
				beschrijving conclusie definitief archeologierapport Arcadis	
				beschrijving conclusie definitief aanvullend archeologierapport ArcheoPro	
				motivatie schrappen dubbelbestemming archeologische waarden vrijgegeven gronden	
				beschrijving effecten overige maatregelen en wijzigingen op aspect archeologie => dubbelbestemming	
	7a Inventariserend archeologisch onderzoek	ja		vervangen door definitief archeologisch rapport Arcadis	
	7b Adviesnotitie	ja		vervangen aanvullend archeologisch rapport ArcheoPro (als tijdig beschikbaar, anders concept)	
8 Natuur	8a Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL	ja			
	8b Natuurtoets aansluiting Nuth	ja			
	8c Natuurtoets Avantis	ja		Vervangen door nieuwe natuurtoets, aangevuld met actuele inventarisatie Natuurbalans 2010-2011	
	8d Passende beoordeling Natura 2000 gebied Geleenbeekdal	ja			
	8e Passende beoordeling Natura 2000 gebieden Brunssummerheide en Teverener Heide	ja		vervangen door nieuwe passende beoordeling	
9 Omgevingsplan		nee	ja, oplegnotitie	motivatie dat omgevingsplan nog actueel is irt wet- en regelgeving en beleid	
				motivatie waarom omgevingsplan op dit moment van planvorming nog niet aangepast wordt	
10 Geluid en lucht			ja, oplegnotitie	motivatie dat geluidmodel 2010 nog actueel / valide is	
				beschrijvingen wijzigingen luchtkwaliteit sinds 2010 (emissiefactoren, achtergrondconcentraties)	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect geluid en lucht	
				analyse effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op BPL op geluid: mn HW	
				analyse effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op BPL op lucht: mn veranderde snelheden, achtergrondconcentraties, emissiefactoren	
				beschrijving effecten overige maatregelen en wijzigingen op aspecten geluid en verkeer	
	10a Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai	ja		aangevuld met aanvullend akoestisch onderzoek	
	10b Luchtkwaliteitonderzoek	nee			
11 Externe veiligheid		nee	ja, oplegnotitie	motivatie dat externe veiligheidsonderzoek 2010 nog actueel / valide is irt wet- en regelgeving /beleid	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect externe veiligheid	
				analyse effecten snelheidsverlaging 2 wegvakken van 100 naar 80 km/uur op externe veiligheid	
				beschrijving effecten overige maatregelen en wijzigingen op aspect externe veiligheid	
12 Explosievenonderzoek		nee	ja, oplegnotitie	motivatie dat explosievenonderzoek 2010 nog actueel / valide is irt wet- en regelgeving /beleid	
				beschrijving maatregelen/wijzigingen relevant voor aspect explosieven	
				analyse extra gronden in relatie tot explosievenonderzoek	
				beschrijving effecten overige maatregelen en wijzigingen op aspect explosieven	
Inpassingsplan	Verbeelding	ja			
	alle			In hele plangebied zijn delen dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' verwijderd/aangepast	
				In hele plangebied zijn uit gebruik te nemen landbouwgronden in verband met stikstofdepositie bestemd als 'Natuur'	
				In hele plangebied zijn gronden voorzien van bestemming 'Natuur' en 'Agrarisch met waarden' als gevolg van natuurcompensatie	
	kaartblad 1 (nummering 2012)				
	1a.			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelheidsbeperking'. Vastleggen verkeersregime 80km/u	
	2.			Waterberging aan de Hoove opgenomen met bestemming 'Water – Primair water'	
	3.			Bestemming 'Bedrijf' verwijdert van klein deel van perceel aan de Leeuwerweg te Nuth	
	3a.			Waterloop Kampervloedgraaf opnemen	
	kaartblad 2				
	4.			Correctie plangrens inpassingsplan voor bedrijf Caradon / Stelrad aan Kathagen te Nuth	
	1a.			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelheidsbeperking'. Vastleggen verkeersregime 80km/u	
	5.			Correctie plangrens inpassingsplan voor Van Kan – Brouns aan Naanhofsweg te Nuth	
	kaartblad 3				
	8.			Aanpassing bestemmings- en plangrenzen ter plaatse van kruising Patersweg/ Allee/ Akerstraat Noord. Bestemming 'Verkeer' uitgebreid en toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - langzaam verkeer'	
	kaartblad 4				
	kaartblad 5				
	8a.			Correctie plangrens inpassingsplan voor percelen aan Klingbemden te Brunssum	
	kaartblad 6				
	9.			Correctie plangrens inpassingsplan en verplaatsen bestemming 'Natuur' bij bedrijventerrein Roode Beek	
	9a.			Correctie plangrens inpassingsplan bij buffer Breukberg. Plangrens is verkleind	
	10a.			Correctie plangrens inpassingsplan door evenemententerrein Brunssum buiten plangebied inpassingsplan te houden	
	10b.			Correctie plangrens inpassingsplan + opnemen bestemming 'Natuur' voor voormalig sportpark Onderbanken. Compensatie EHS ter handhaving evenemententerrein	
	kaartblad 7				
	11.			Correctie bestemming perceel van 'Agrarisch' naar 'Natuur'. In overeenstemming met feitelijk gebruik	
	kaartblad 8				
	12.			Herbestemmen manege Brunssummerheide in 'Natuur'	
	13.+14.			Aanpassing aanduiding 'specifieke vorm van natuur - faunapassage' in aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct' voor ecoduct Brunssummerheide	
	13.+14.			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - scherm' voor scherm bij Brunssummerheide	
	kaartblad 9			-	
	kaartblad 10			-	
	kaartblad 11			-	
	16.			Correctie plangrens inpassingsplan. Percelen aan Vogelzankweg buiten plangebied gehouden	
	17.			Correctie plangebied. Ander perceel bestemd met bestemming 'Agrarisch' en 'Verkeer' in verband met verlegde "hopover"	
	kaartblad 12			-	
	kaartblad 13				
	18.			Aanpassen plankaart aan nieuwe ontsluiting voor bedrijf aan Hopelerweg te Landgraaf. Bestemming 'Agrarisch' gewijzigd naar 'Verkeer'	
	19.			Bestemming 'Agrarisch' gewijzigd in bestemming 'Natuur'	
	20a			Aanpassen plangrens ter bescherming waterloop	
	20b			Bestemming 'Water - Primair water' opgenomen voor waterloop	
	kaartblad 14				
	kaartblad 15				
	22.			Baamstraat bestemd als 'Verkeer' in plaats van 'Agrarisch'. In overeenstemming met feitelijk gebruik	
	23.			Aanpassing plangrens inpassingsplan en bestemming 'Verkeer' opgenomen voor ontsluiting Manege De Groene Vallei	
	24.			Correctie plangrens + omzetting bestemming 'Verkeer' naar 'Natuur' ter hoogte van bedrijf aan Hamstraat. Tevens bestemming 'Bedrijf' aangepast en aanduiding 'laad- en losplaats' toegevoegd	
	kaartblad 16			-	
	kaartblad 17			-	
	25.			aanpassen plangrens zodat bedrijfsperceel ontzien wordt	
	Planregels	ja			
	1.2			Imrobenaming is geactualiseerd	
	1.32			Redactie begrip 'verbeelding' is aangepast	
	2.5			Uitmeetbepaling is aangepast	
	3.3			Uitzondering op aanlegvergunning is toegevoegd voor aanleg en functioneren van faunapassages en ecoducten	
	4.2			Aanduiding 'bijgebouwen' is verwijderd	
	6.3			Bemesting' is toegevoegd als strijdig gebruik	
	6.4			Uitzondering op aanlegvergunning is toegevoegd voor aanleg en functioneren van faunapassages en ecoducten	
	7.1			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct' voor ecoduct Brunssummerheide	
	7.1			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - scherm' voor scherm bij Brunssummerheide	
	7.1			Toevoeging aanduiding 'laad- en losplaats' voor parkeren/laden/lossen bij bedrijf aan Hamstraat te Kerkrade	
	7.1			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - langzaam verkeer'. Deze gronden uitsluitend voor langzaam verkeer is. Dit ter hoogte van kruising Allee/ Patersweg /	
	7.2			Toevoeging bouwregels voor ecoduct en scherm ter hoogte van Brunssummerheide	
	7.4			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelheidsbeperking' als specifieke gebruiksregel.	
	7.4			Toevoeging specifieke gebruiksregels voor ingebruikname weg (aanleg scherm, aanleg ecoduct, knip Naanhofsweg)	
	7.5			Aanpassing redactie afwijking van de gebruiksregels	
	8.3			Toevoeging aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelheidsbeperking' als specifieke gebruiksregel.	
	10.1			Aanpassing redactie bestemmingsomschrijiving	
	12.1			Aanpassing redactie bestemmingsomschrijiving	
	15			Aanpassing en aanvulling dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'	
	23.1			Wijzigingsbevoegdheid toegevoegd om ligging leidingen (gas, riool, water) aan te kunnen passen	
	26			Naamgeving plan aangepast	
	bijlage			Toevoeging figuur met hoogtematen voor scherm	
	Toelichting	ja			
	Inhoudsopgave			Aanvullen overzicht bijlagen met Nota van Verantwoording, Nota van Wijzigingen en Nota van Zienswijzen 2012	
	1.1			Inleiding aanvullen met vernietiging PIP 2020 en traject PIP 2012	
	1.1			aanscherping doelstelling	

	1.4			Aanvullen onderbouwing 2x2 rijstroken (a.g.v. deels verlaging maximum snelheid 80 km/uur)	
	1.4			Kwantitatieve onderbouwing aanpassen obv nieuwe MKBA	
	2.2			Actualiseren ontwikkelingen in de regio	
	3.7			Toevoegen paragraaf actualiteit alternatievenafweging	
	4.1			Aanpassen hoofdkenmerken Buitenring a.g.v. deels verlaging maximum snelheid naar 80km/u	
	4.2			Aanpassen verkeersparagraaf op gewijzigde onderdelen	
	5.3			Actualiseren Rijksbeleid: Structuurvisie Infra en Ruimte vervangt Nota Ruimte en Nota Mobiliteit,	
	5.3			Actualiseren Rijksbeleid: Aanvullen Besluit transportroutes exteren veiligheid, in ontwikkeligen en Besluit externe veiligheid buisleidingen	
	5.4			Actualiseren Provinciaal beleid: aanvullen Provinciaal Omgevingsplan Limburg	
	5.6			Actualiseren overzicht bestemmingsplan (ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein de Horsel te Nuth is vastgesteld)	
	6.1			Aanpassen/actualiseren paragraaf geluid op gewijzigde onderdelen	
	6.2			Aanpassen/actualiseren paragraaf luchtkwaliteit op gewijzigde onderdelen	
	6.3			Aanpassen/actualiseren paragraaf bodem op gewijzigde onderdelen	
	6.4			Aanpassen/actualiseren paragraaf externe veiligheid op gewijzigde onderdelen	
				Aanvullen met feitelijke verantwoording/ herijkt advies Brandweer	
	6.5			Aanpassen/actualiseren paragraaf natuur op gewijzigde onderdelen (zowel het onderdeel , zowel op natuurwaarden (natuurrapport) als natuurgebieden (passende beoordeling)	
	6.6			Aanpassen/actualiseren waterparagraaf op gewijzigde onderdelen en aanvullen met toezeggingen aan waterschap	
	6.7			Aanpassen/actualiseren paragraaf archeologie op gewijzigde onderdelen	
				Verwerken definitief Rapport Arcadis	
				Verwerken concept rapport Archeopro	
	7.1			Aanpassen/aanvullen artikelen op gewijzigde onderdelen	
	7.2			SVBP 2008 hoeft niet aangepast te worden naar 2012. Ontwerp-PIP valt onder overgangsperiode.	
	8.2			Actualiseren aanbestedingsprocedure. De aanbesteding is inmiddels gegund.	
	8.4			Aanvullen toelichting op Nota van Zienswijzen 2012	
	9.1			Aanpassen economische uitvoerbaarheid agv gewijzigde onderdelen (o.a. stikstofmaatregelgronden en extra natuurcompensatie gronden)	
	8.2			Aanbestedingsprocedure	

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

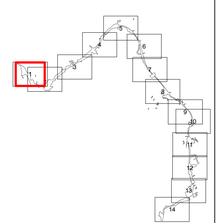

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON01		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

Loop watergang aangepast op legger Waterschap

Doorttrekken bestaande leiding naar leidingstrook

Bestemming Agrarisch met Waarden vervalt

Bestemming Agrarisch met waarden verwijderd

Bestemming Agrarisch met waarden verwijderd

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

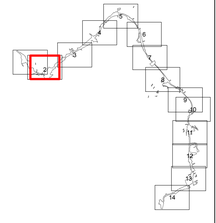

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON02		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

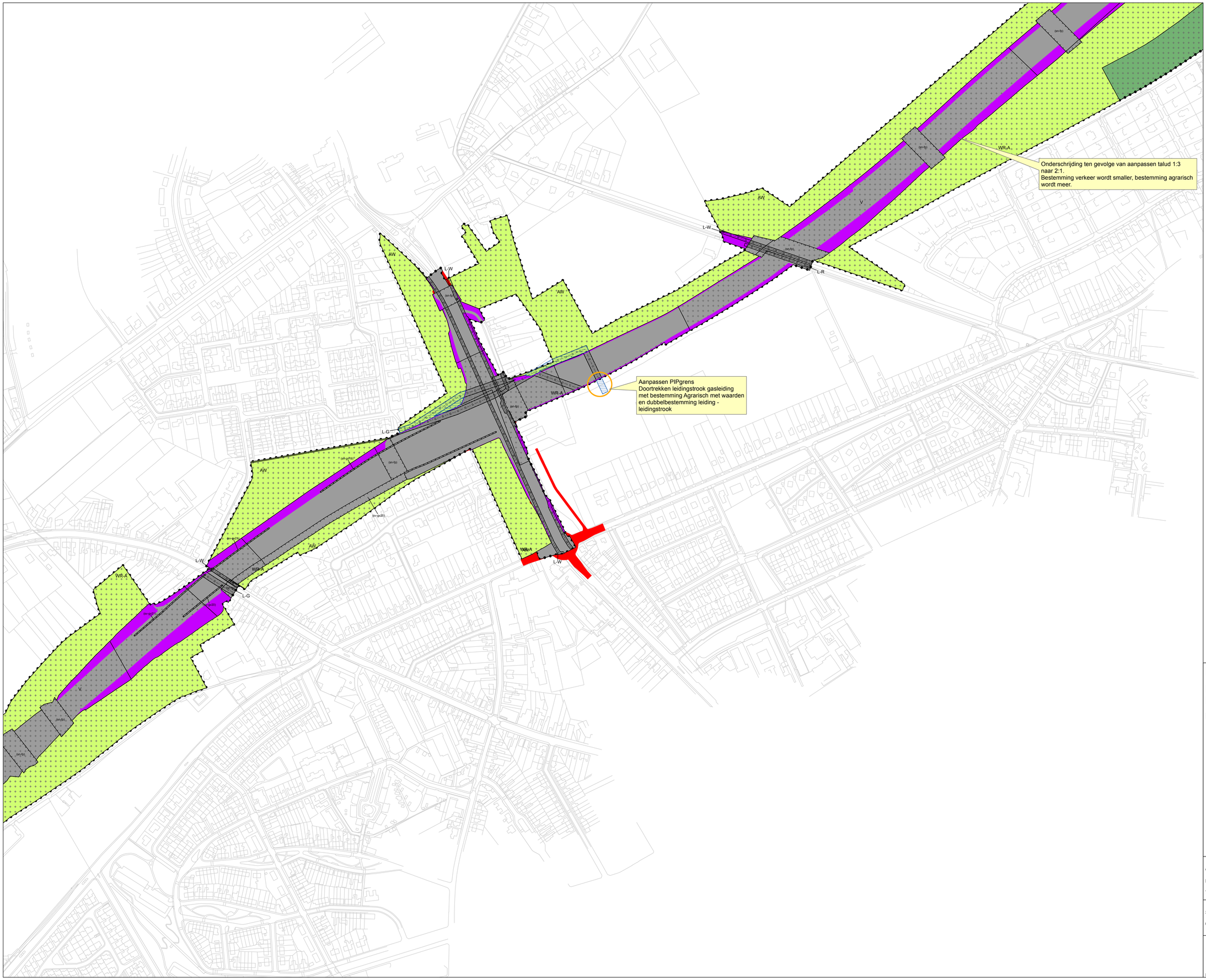

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

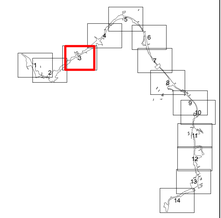

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON03		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

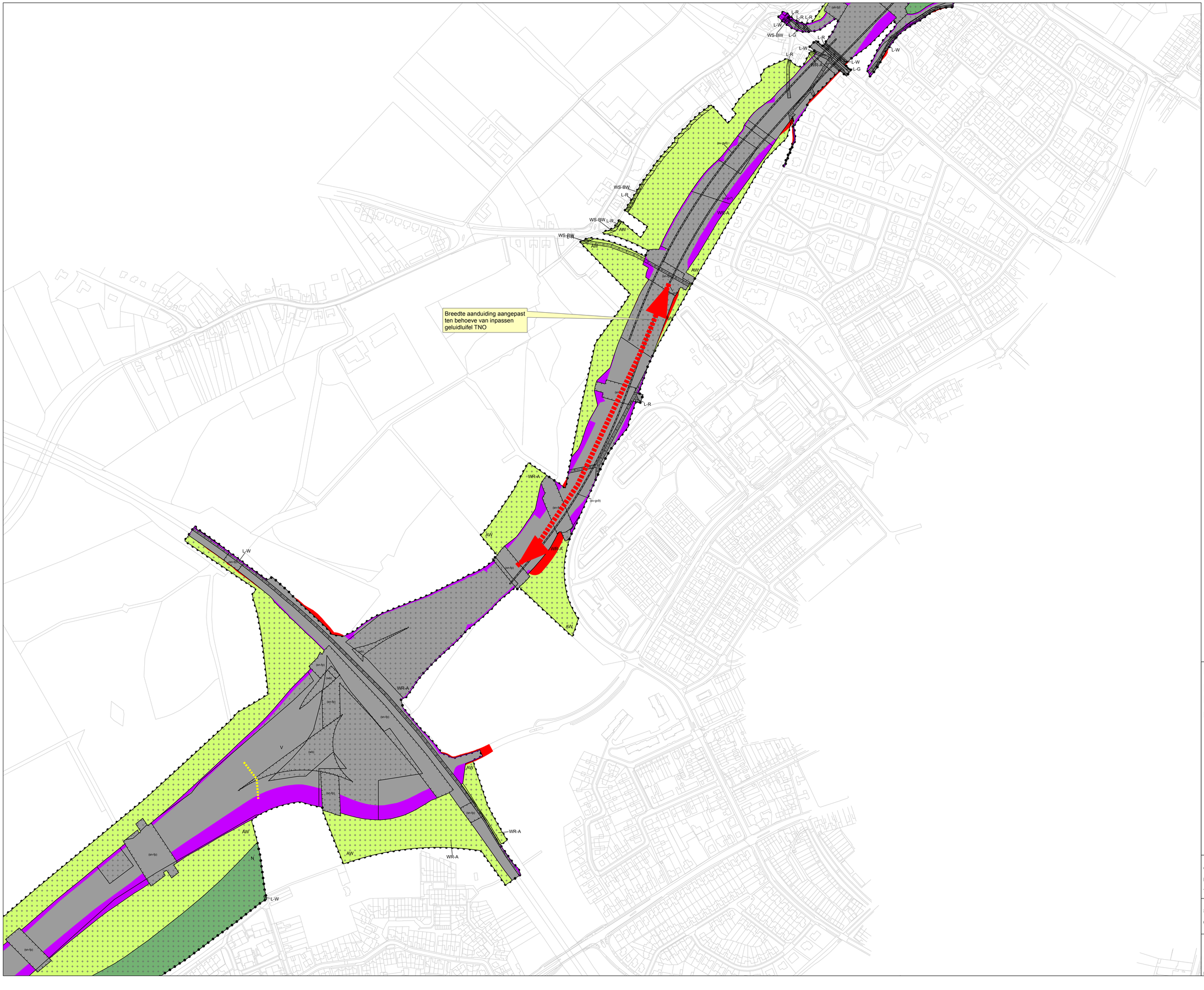

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

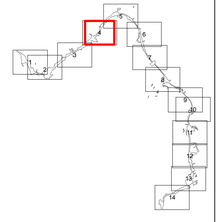

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON04		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

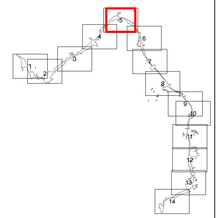

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON05		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

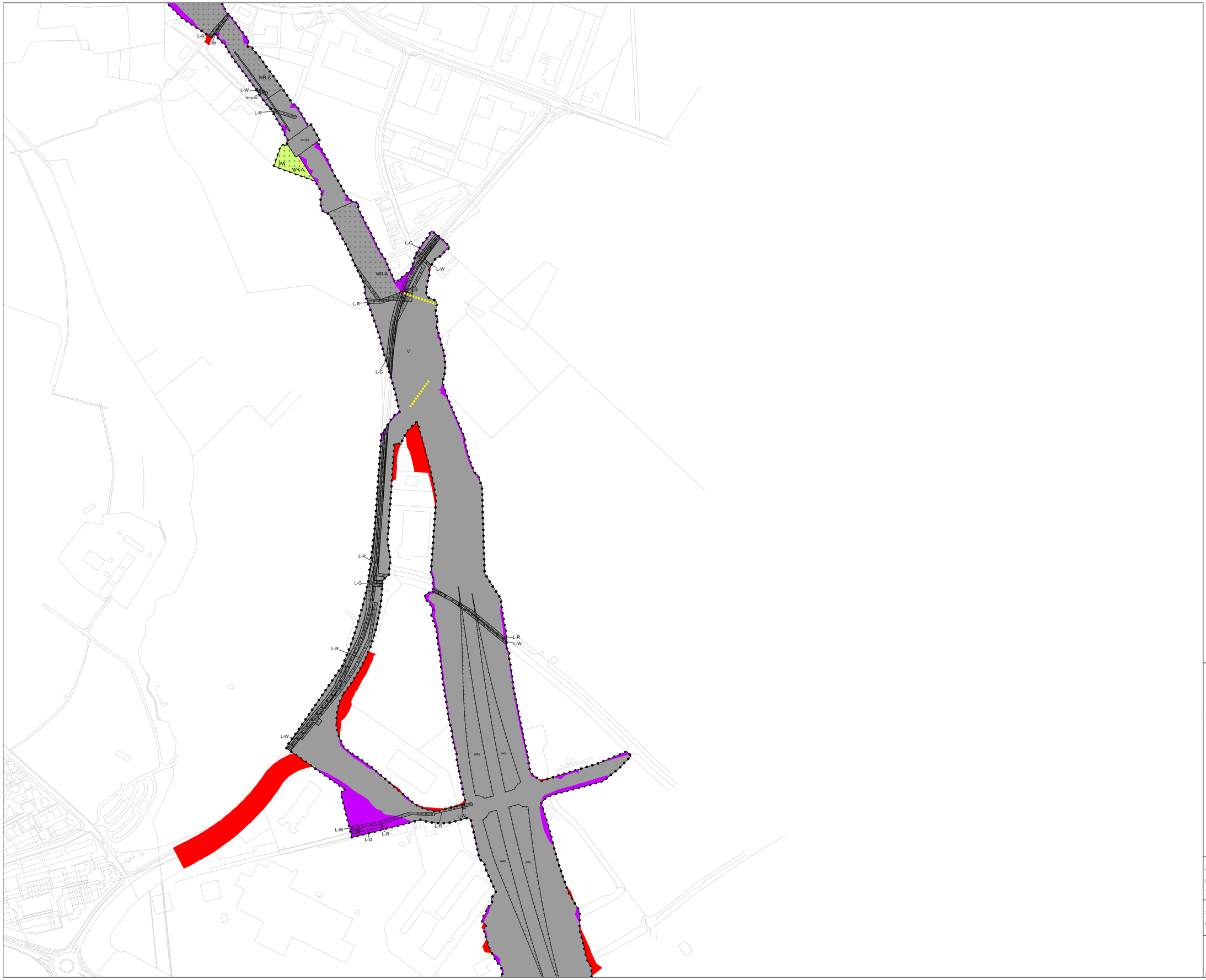

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

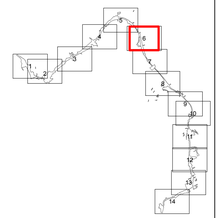

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON06		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

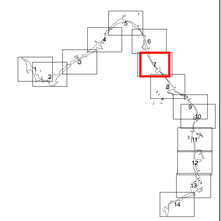

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON07		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

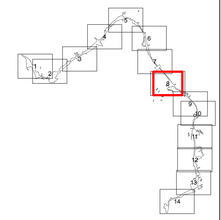

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON08		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

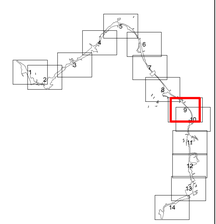

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON09		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

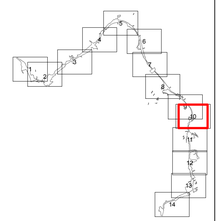

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON10		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

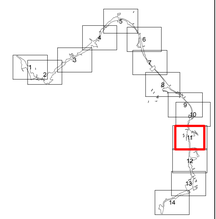

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON11		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

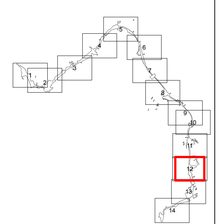

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON12		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

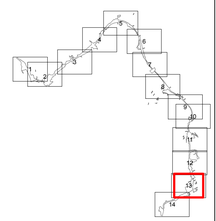

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON13		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

BESTEMMINGSPLANGEBIED

Plangrens

BESTEMMINGEN

Enkelbestemmingen

- Agrarisch met waarden
- Berm
- Natuur
- Verkeer
- Verkeer - Railverkeer
- Water - Primair water

Dubbelbestemmingen

Leiding

- Leiding - Gas
- Leiding - Hoogspanning
- Leiding - Leidingstrook
- Leiding - Riool
- Leiding - Water

Waarde

- Waarde - Archeologie
- Waarde - Ecologie

Waterstaat

- Waterstaat - Beschermingszone primair water
- Waterstaat - Primair water

Gebiedsaanduidingen

Milieuzone

- Milieuzone - Geurzone

Overig

- Zoekgebied beekloopkruising

Functieaanduidingen

- Waterberging
- Specifieke vorm van natuur - fauna passage
- Specifieke vorm van verkeer - geluidwerende voorziening
- Specifieke vorm van verkeer - rijksweg
- Verkeer

Wijzigingen

- Overschrijding PIP grens
- Onderschrijding PIP grens - ontwerp
- Gewijzigde locatie faunaverbinding
- Strook 10 meter breed ten behoeve van leidingstrook

Provincie Limburg

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Bijlagen bij Nota van Wijzigingen:
Ruimtebeslagkaart

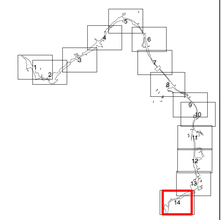

Getekend:	K.J. Sant	Projectleider:	W. von der Heide
Datum:	05-10-2010	Projectnummer:	B01055.000119
Tekeningnummer:	NL.IMRO.9931.PIPBuitenring-ON14		

Schaal: 1:2000

0 50 100 150 200 250 m

N

ARCADIS
Infrastructuur · Water · Milieu · Gebouwen
Imagine the result

Antwoordrapportage zienswijzen

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vergeleken met de bestaande route: Randweg- Patersweg- Emmaweg- Karel Doormanstraat - is het betreffende gedeelte van de Buitenring veel langer. Om bij gebruik van de Buitenring tijdverlies te vermijden moet dan voor een hoge snelheid (minstens 100 km/uur) gekozen worden. Bij de in de toekomst te verwachten hoge brandstofprijzen brengt dit een dubbel nadeel mee: zowel meer kms als een hoger verbruik per km. Het is dus financieel niet aantrekkelijk.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De Patersweg is een duidelijk voorbeeld van een weg die een andere functie bekleed dan waarvoor deze ingericht is. Juist voor de ontlasting van deze wegen biedt een nieuwe stroomweg een oplossing. Benzineverbruik is inderdaad hoger bij hogere snelheden ten opzichte van lagere snelheden, echter alleen wanneer sprake is van een gelijke onbelemmerde doorstroming. Naar alle waarschijnlijkheid is het benzineverbruik van rijden in stedelijk gebied, waarbij afgeremd en opgetrokken dient te worden, hoger dan het vloeiend doorrijden op een stroomweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor het verkeer vanuit het noorden naar het industriegebied Brunssum Noord en richting Landgraaf is er een aantrekkelijk alternatief: Vanaf de N2 bij Born de N297, die bij verlenging over Duits gebied aansluit op de weg Koningsbosch-Brunssum. Vervolgens kan dan de Buitenring gekozen worden.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00084**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De BPL zal nieuwe barrieres opwerpen. Een vreemde zaak is dat bij aanleg van de Buitenring bestaande verbindingen richting Heerlen van de Randweg, Emmaweg en de Karel Doormanstraat bemoeilijkt of zelfs onmogelijk worden. Betwijfeld wordt of dit tot een merkbare ontlasting van de bestaande route kan leiden. Wel zullen veel bewoners van deze verbindingswegen hierdoor ernstig geschaad worden. Een veel effectievere ontlasting van de bestaande route Nuth- Rimburgerweg wordt verkregen na voltooiing van de Binnenweg. De route vanaf de afslag Heerlen Noord van de N281 naar Landgraaf wordt zo veel aantrekkelijker, mede omdat deze korter is dan de bestaande route.
Antwoord:	De in de zienswijze genoemde verbindingen in het plangebied worden niet bemoeilijkt of onmogelijk gemaakt. Op deze wegen is zelfs een verkeersafname door de aanleg van de Buitenring geconstateerd waardoor de wegen worden ontlast. De Binnenring is in het verkeersmodel opgenomen waardoor het effect van de aanleg van deze weg in het onderzoek is meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door hoge brandstofprijzen en de krimp zal voor het gehele Zuid Limburgse wegennet de toekomstige verkeersintensiteit aanzienlijk lager uitvallen dan de prognoses.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is, gelet op de relatie met het NRM, rekening gehouden met de ontwikkeling van brandstofprijzen.

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gesteld is dat nut en noodzaak van de Buitenring vanaf Nuth tot aan de Rimburgerweg moet worden betwijfeld en dat de aanleg ervan moet worden heroverwogen. Redenen er voor zijn: De onderbouwing is achterhaald; de MER is 10 jaar en de POL nagenoeg 10 jaar oud. Beide stukken zijn niet als geheel bijgewerkt. In het bijzonder geldt dat ten aanzien van de wegenaanleg die sindsdien heeft plaatsgevonden: De Binnenring wordt in de MER wel met 1 woord genoemd, maar elke kwantitatieve onderbouwing blijft achterwege. Wat betreft de N 274 wordt vermeld dat er aansluitingen op Duits gebied tot stand kunnen komen maar ook hier blijft elke kwantitatieve onderbouwing achterwege. Dat er op de N 2 bij Born een verbinding (de N 297) met de N 274 zou kunnen komen was in de studies helemaal niet voorzien. De betekenis hiervan voor de behoefte aan de Buitenring en de ontlasting van de bestaande route via Randweg Patersweg, Emmaweg, Karel Doorman straat, Prins Hendriklaan is in de Zienswijze aangegeven.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. Deze maatregelen worden niet in het Inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt. Er wordt bekeken in hoeverre de aanpassingen aan de N274 meegenomen kunnen worden in het aanbestedingstraject van de Buitenring. De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze

infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.

Het rapport van Ecorys-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA (juni 2010)- bijgevoegd bij het inpassingsplan en de toelichting op het plan bieden de onderbouwing van nut en noodzaak. De Provincie heeft dit rapport laten opstellen om naar de huidige stand van zaken nut en noodzaak/doelbereik aan te tonen.Het Inpassingsplan voor de Buitenring en onderliggende rapporten, zoals het verkeerskundig onderzoek, het MER en het rapport van ECORYS, zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00090-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01808

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat het voorgaande eveneens betrekking heeft op de Aansluiting in Nuth behoeft geen betoog. Het lijkt duidelijk dat aan de turborotonde geen behoefte bestaat; met een eenvoudiger aansluiting kan worden volstaan. Dit moet het ook mogelijk maken om de overlast te verminderen die de aansluiting meebrengt voor de bewoners van de kleine kernen tussen Nuth en Heerlen.
Antwoord:	De turborotonde is noodzakelijk om de verkeersintensiteiten die optreden ter plaatse van de aansluiting Nuth zonder congestie te kunnen afwikkelen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00090-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01809

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De in het voorgaande genoemde stand van de wegenaanleg zal ook de verkeersintensiteit op andere gedeelten van de Buitenring verminderen. Dit betekent dat Zienswijze en Aanvulling ook relevant zijn voor deze delen van de Buitenring en dat het ontwerp ervan kan worden vereenvoudigd
Antwoord:	Er zin diverse verkeerstudies uitgevoerd om op basis van de te verwachte verkeersintensiteiten het ontwerp van de gehele Buitenring te kunnen maken. Verwezen wordt naar het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). De conclusie is dat het gehele ontwerp voldoet aan deze regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wanneer thans wordt gezocht naar mogelijkheden ter verbetering van de voorkeursvanant moet gesteld worden dat dit onnodige kosten en tijdsverlies oproept. Het is nuttiger om nut en noodzaak van de Buitenring eerst nader te onderzoeken. Voor een goede beoordeling is het noodzakelijk aan te geven wat kwantitatief, vergeleken met de eerdere prognoses, het effect is van:□- de financieel-economische crisis;□- de grotere aantrekkelijkheid van de Randstad vergeleken met Parkstad;□- de verplaatsing van werkgelegenheid naar buitenland, in het bijzonder naar landen in ontwikkeling;□- de bevolkingskrimp, die in Zuid-Oost Limburg maximaal is.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □ Het rapport van Ecorys en de toelichting op het plan bieden de onderbouwing van nut en noodzaak. De Provincie heeft dit rapport laten opstellen om naar de huidige stand van zaken nut en noodzaak/doelbereik aan te tonen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum Hermes J.M., Wiënweg 74 6445CE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wat betreft het belang van ondergetekende bij de Buitenring het volgende: In Brunssum loopt het westelijke deel van de Wieenweg parallel met en op korte afstand van de Karel Doormanstraat. De achtertuin van mijn woning grenst aan de verhoogde zuidelijke rand van de Karel Doormanstraat. Deze rand schermt het geluid overigens niet af aangezien vrachtautos er bovenuit steken. Van Emmaweg en Karel Doormanstraat komt via Hendrik van Veldekestraat en Oude Brunssummerweg veel verkeer richting Heerlerheide en Heerlen. Sinds mijn commentaar van 21 juni 2001 op het POL zijn door de aanleg van de N 297 en de Binnenweg de vooruitzichten wezenlijk veranderd, zoals reeds in de Zienswijze werd gesteld.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00092-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00086**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Mainly Twins , Hamstraat 213 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik wil schadeloos gesteld worden. □□Ik wil een minimaal gelijke situatie, aan de huidige, terug krijgen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00093-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00090**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Als stichting betreuren we ten zeerste de aanpassing aan de geplande Buitenring te Kerkrade, bij de afrit voor het Gaia-dierenpark, dit omwille van de purperstreepparelmoervlinder. Dit omwille van de gemiste kans deze vlinder enige overlevingskansen te geven.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan is aangegeven dat zich mogelijk een kleine populatie van de Purperstreepparelmoervlinder bevindt in het dal van de Dentgenbacherbeek nabij het Gaiapark. De laatste waarneming is van 2004. In de Dagvlinderatlas van Limburg (Akkermans et al. 2001) heeft deze beschermde soort de status van ‘zwervers en incidentele waarnemingen’ gekregen. Het is niet duidelijk of zich ter plekke een duurzame populatie bevindt. De waardplant (moerasspirea) is echter voldoende aanwezig. Het biotoop is daarmee geschikt. In de verdere toetsing is voorzichtigheidshalve wel rekening gehouden met aanwezigheid van deze soort. Het wegontwerp van de BPL is ter plekke van het dal van de Dentgenbacherbeek zodanig vormgegeven dat het

	‘orchideeënweidje’ - een schrale bloemrijke grazige vegetatie met diverse beschermde orchideeënsoorten dat zich ontwikkeld heeft op het talud van de huidige Dentgenbacherweg - zoveel mogelijk wordt ontzien. De vegetatie met Moerasspirea bevindt zich achter dit talud in het beekdal. Dit dal wordt niet aangetast door de BPL. De gunstige staat van instandhouding van deze bijzondere soort is niet in het geding.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00093-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 00097

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verplaatsen van de op- en afrit verkleint de parkeerplaats van het park, dat dan niet anders□kan dan naar de overkant van de Kerkradersteenweg verhuizen, met alle bijhorende problemen□(de ongunstige helling, het moeten oversteken van een drukke baan).
Antwoord:	Wanneer een deel van de parkeervoorziening van het Gaiapark aan de zuidzijde van de Kerkradersteenweg wordt teruggeplaatst zal er rekening gehouden worden met inpassing in het landschap en een verkeersveilige verbinding tussen de parkeerplaats en het Gaiapark□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00093-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 00098

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De Buitenring zal het Volkstuincomplex aantasten.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Met het Volkstuinencomplex "Dentgenbach" zijn wij in onderhandeling over de toekomstige situatie. Bezien wordt of het complex op de huidige locatie gehandhaafd kan worden, dan wel naar een andere locatie moet worden overgebracht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00093-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00100**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De op- en afritten voor het Gaia-park en industrieterrein Dentgenbach is niet noodzakelijk.
Antwoord:	De aansluiting van het industrieterrein Dentgenbach op de Buitenring herstelt de bestaande verbinding van de Dentgenbachweg op de Kerkradersteenweg. Het betreft dus geen nieuwe toegang. Het gezamenlijk gebruik van de weg door zowel vrachtverkeer als personenwagens wijkt hiermee dus ook niet af van de bestaande situatie. Het vormgeven van de aansluiting met behulp van enkelstrooksrotondes komt voort uit het Duurzaam Veilig Principe. Rotondes zijn veiliger dan kruispunten omdat ze het aantal potentiële conflicten tussen verkeers-deelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen. Vervanging van een viertakskruispunt door een rotonde zou het aantal ernstige slachtoffers op het betreffende kruispunt met ongeveer 70% doen afnemen. De doorstroming van het verkeer is op rotondes meestal beter dan op kruispunten, en de uitstoot van gassen en het lawaai nemen af, zeker vergeleken met kruispunten met stoplichten. Wel moet rekening gehouden worden met een groter ruimtebeslag. De kruisingsvlakken van de aansluiting zouden zonder aansluiting van het industrieterrein daarom niet anders vormgegeven worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00093-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00103**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Verkeer
Zienswijze:	De huidige brug over de Dentgenbachweg, naar het Gaia-park zal bij aanleg van de BPL nutteloos zijn.
Antwoord:	Wanneer de houten brug niet kan blijven liggen op de huidige plek, dan zal daar een zinvolle bestemming aan gegeven worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00093-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08666**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huttinga A., Onze Lieve Vrouwestraat 23 6461BM te Kerkrade Stichting Patio Palustre , Onze Lieve Vrouwestraat 23A 6461BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Natuur Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanwezigheid en de ecologische waarde van de purperstreepparelmoervlinder wordt betwijfeld. Het is realistischer te bedenken wat te doen met de buitenring, de onnodige rotonde/afslag voor Gaiapark en industrieterrein. Voor al dat geld zijn er betere bestemmingen te bedenken. Er zou één groot groengebied van de gebieden tussen de steden moeten worden gemaakt. Dan zouden er zeker meer mensen naar de regio komen, dagjesmensen, vakantiegangers en waarschijnlijk ook nieuwe inwoners.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00095-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00106**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer J.A.M., Bockstraat 10 6461VW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijns inziens weegt het verlies aan natuurwaarde door de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet op tegen het economisch gewin.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt

of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 00095-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00107

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer J.A.M., Bockstraat 10 6461VW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mijns inziens zijn alternatieven niet voldoende onderzocht
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00095-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer J.A.M., Bockstraat 10 6461VW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook naar het effect van fijnstof op de volksgezondheid is te weinig onderzoek gedaan..
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de hoeveelheden fijnstof niet zullen toenemen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veeke D.J.G., De Locht 102 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik woon in een vrijstaand geschakeld huis. Aan mijn buren is aangegeven dat hun pand binnen het tracé van de BPL gelegen is en gevraagd of zij willen verhuizen of niet. Deze keuze heb ik niet gehad terwijl mijn situatie voor wat betreft het fietspad vrijwel identiek is.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Het verschil met de woning van de bure is dat het fietspad ten westen van De Locht is gelegen, vandaar dat de overburen van indiener eveneens niet gevraagd is of men wil verhuizen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veeke D.J.G., De Locht 102 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Al mijn buren worde onteigend, Ik blijf in een isolement achter in een niemandsland tussen de grens en de BPL. Mijn woon- en leefklimaat wordt dus in bijzondere mate aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het “opkopen” van een pand gebeurt alleen wanneer dat noodzakelijk is voor de aanleg van de Buitenring. Dat betekent dat geen panden worden opgekocht die meer last krijgen van verkeer, geluid en dergelijke, zo lang word voldaan aan de wettelijke normen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veeke D.J.G., De Locht 102 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast krijg ik overlast van de BPL. Met name door de toename van geluid. Het□verkeer dat vroeger werd afgewikkeld via de Hamstraat komt nu bij mijn pand langs.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 00096-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00112

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veeke D.J.G., De Locht 102 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik heb er in 1995 bewust voor gekozen om in een landelijke buurt te gaan wonen op Locht nr 197 en omdat dit zo goed beviel heb ik in 2002 Locht nr 102 gekocht. Nu wordt dit uitzicht abrupt en definitief verstoord door de BPL en mijn hele buurt ook nog eens weggevaagd.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00097-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00115

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eckett R.M.J.R., Klingbemden 145 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De 30 km weg in de Klingbemden zal veel verkeer gaan aantrekken omdat de Merkelbeekerstraat wordt omgeleid via Klingbemden, en deze 30 km weg zal de doorstroming van het verkeer naar Merkelbeek opvangen. Hierdoor kunnen onze kinderen niet meer veilig buiten spelen, de rust die we nu wel hebben, gaat verloren,
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eckett R.M.J.R., Klingbemden 145 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van mijn huis zal gaan dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Hoofdzienswijze: **00097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eckett R.M.J.R., Klingbemden 145 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast wordt in algemene zin de toename van geluidsoverlast verwacht
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00097-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00118

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eckett R.M.J.R., Klingbemden 145 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het zicht op de natuur zal door de realisatie van de BPL worden ontnomen.
Antwoord:	Ter hoogte van de Klingbemden zijn verschillende maatregelen voorzien om de Buitenring landschappelijk goed in te passen. De Buitenring wordt ingesneden waardoor de Buitenring lager ligt dan de Klingbemden. Daarnaast worden de geluidwerende voorzieningen in het talud geintegreerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00098-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00119

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.J.H., De Locht 88 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie heeft een brief gestuurd met daarin opgenomen 62 dB. Deze waarde□betreft de gecumuleerde waarde. Dit kan niet want er zijn geen andere wegen in de□buurt, geen industrieterrein, geen vliegverkeer etc. Ook het gemiddelde geluidniveau is□te hoog, zijnde 53 dB, dit zal blijvend zijn in de eindtoestand en betekent voor ons een□onaanvaardbare aantasting van ons woongenot.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ De woning van appellant is wel degelijk gelegen in één of meer geluidszones als bedoeld in artikel 110f van de Wet geluidhinder. Uit nader onderzoek is gebleken dat gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van de woning echter niet 62 dB maar 60 dB bedraagt. De maatgevende geluidsbron bij de gecumuleerde geluidsbelasting is voor de woning van appellant het wegverkeer over De Locht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.J.H., De Locht 88 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Uit de verbeeldingenkaarten blijkt niet of wij weg moeten (de woning gesloopt moet worden). Dit is heel vervelend. Wij willen duidelijkheid of we wel of niet moeten verhuizen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.J.H., De Locht 88 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij vrezen dat bij de werkzaamheden voor de aanleg van de BPL er schade aan onze woning zal optreden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Hoofdzienswijze: **00098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.J.H., De Locht 88 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Gevreesd wordt voor een toename van luchtverontreiniging.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het was niet voorzienbaar op grond van het bestemmingsplan dat de Buitenring zou worden gerealiseerd.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	De BPL zal een toename van verkeer en geluid veroorzaken. Dit zal een aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg hebben.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het verlies van de natuur en de rustgevende stilte om ons heen door de aanleg van asfalt en verkeerspleinen in onze achtertuinen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De daling van de waarde van onze woningen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is al goed bereikbaar, de Buitenring is niet noodzakelijk.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij vragen u de volkstuintjes bij de aanleg van de Buitenring te ontzien.
Antwoord:	In het ontwerp van de Buitenring is zoveel mogelijk getracht om de volkstuinen nabij de Burgemeester Franssenstraat te ontzien. Geheel ontzien bleek helaas niet mogelijk, omdat anders de orchideentuin aan de westzijde van Gaiapark (ecologisch gebied) aangetast zou worden. Vanuit Europese wet- en regelgeving is aantasting van ecologische gebieden slechts bij hoge uitzondering toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage J., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De concentraties C02 en fijn stof worden verhoogd door de komst van de Buitenring, terwijl die concentraties in Limburg al een van de hoogste in het land zijn. Dit vormt een gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □

Hoofdzienswijze: **00100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen H.R., Op de Knip 52 6467GS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nut en noodzaak: een vierbaansweg is niet nodig, er wordt van de verkeerde feiten uitgegaan, derhalve is de motivering voor een vierbaans niet juist en/of volledig.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen H.R., Op de Knip 52 6467GS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Langzaamverkeersverbindingen: er wordt weinig rekening gehouden met het fietsverkeer. Doorgaand verkeer is vaak onmogelijk. Tevens kan uit het plan niet worden afgeleid hoe met de fietsverbindingen is omgegaan.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen H.R., Op de Knip 52 6467GS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waarom wordt er geen fietsverbinding langs het spoor aangelegd, station Kerkrade Centrum, richting Kerkrade West richting Simpelveld, vóórdat een aanvang gemaakt wordt met de BPL? Zodoende hoeven fietsers niet jaren om te rijden. Vergelijkbaar geval met de Binnenring, fietsbrug Molenberg-Terwinselen.
Antwoord:	Een fietspad realiseren langs de spoorlijn van de ZLSM zou een extra doorsnijding van EHS betekenen. Vanuit ecologisch oogpunt is een dergelijke route daarom ongewenst. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen H.R., Op de Knip 52 6467GS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ook zo voor de fietsverbinding tussen de Beitel langs rotonde avantis, richting Duitsland. Fietsers moeten nu al hier omrijden. Het is de verwachting dat dit alleen maar erger zal worden.
Antwoord:	De fietsverbinding langs Avantis richting Duitsland wordt hersteld via de Locht en een nieuwe parallele verbinding langs de BPL. De nieuwe fietsverbinding krijgt geen langere omrijdbeweging in vergelijking met de bestaande route over de Gulperweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00101-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra G.G.J., Geitenweg 4 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De nutsvoorzieningen bij Naanhof moeten verlegd worden. Reclamant heeft nu geen kabel en geen gas. Als er toch verlegd moet worden zou reclamant het op prijs stellen als hij gelijktijdig ook op het netwerk wordt aangesloten.
Antwoord:	Het realiseren van huisaansluitingen voor nutsvoorzieningen behoort niet tot de taken van de Provincie. Woning van betrokkene ligt tevens buiten de projectgrenzen van Buitenring Parkstad. Uiteraard kan betrokkene zelf een verzoek om aansluiting indienen bij de netwerkbeheerder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00101-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00137**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra G.G.J., Geitenweg 4 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant maakt zich zorgen of hulpdiensten (bradweer) wel tijdig zijn huis kunnen bereiken onder door de nieuwe ontsluiting.
Antwoord:	Hulpdiensten kunnen via de rotonde op de Van Eijnattenweg over het bestaande viaduct de Geiteweg en Geitebeemderweg bereiken. Bij calamiteiten kunnen hulpdiensten daarnaast gebruik maken van het parallelle fietspad langs de BPL, waardoor het gebied ook vanuit Hoensbroek bereikbaar is. De bereikbaarheid van de Geitenweg en Geitebeemderweg voor hulpdiensten is daardoor gewaarborgt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00101-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00242**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra G.G.J., Geitenweg 4 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant vraagt zich af het fietspad bij Kathagen zo breed gemaakt kan worden dat□autos er onder door kunnen (bestemmingsverkeer). Wordt dit niet aangepast dan leidt□dit er toe dat reclamant veel moet omrijden (2 km) om een bestemming te bereiken die□300 mtr verderop ligt. Het gaat ook om het verkeer naar school, 4 maal per dag op en□neer
Antwoord:	Het fietstunneltje bij Kathagen geschikt maken voor bestemmingsverkeer zal zorgen voor een aantrekkelijke sluiproute voor verkeer tussen Nuth en Vaesrade dat gebruik dient te maken van de verbindingslus naast de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00102-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rikers H.J.G., Annastraat 7 6462XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik heb als hobby veehouderij (kleinvee zoals geiten en schapen). Deze bevindt zich op het achterterrein van de locatie Hamstraat 213. Wanneer de plannen doorgaan zoals ze nu gepresenteerd worden moet ik hiermee stoppen, omdat het terrein niet ontsloten wordt. In eerdere plannen was deze ontsluiting wel geregeld maar deze is nu vervallen. Ik wens graag een vergelijkbare locatie (van ongeveer 1000 m2) op een passende plek (vrij gelegen in het buitengebied met dezelfde gebruiksmogelijkheden wat betreft elektriciteit en water). De bereikbaarheid van het terrein moet ook gelijk zijn aan de huidige situatie.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00105-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vleeshouwers C.H., Arthur van Schendelstraat 28 6372HV te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Natuur
Zienswijze:	In de folder `Buitenring` staat nergens dat de Buitenring een 4-baansweg met een maximum snelheid van 100 km/u is. In mijn visie zou de Buitenring niet dwars door de natuur mogen gaan. Betere bereikbaarheid is hiervoor geen goed argument. Realisatie voor 2015 is niet realistisch.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij wonen aan de Krichelsbergweg 39, de bpl zal in onze achtertuin gerealiseerd worden. Hier moeten wij nl een deel van onze tuin voor afstaan. Ter plekke van de tuin van onze woning wordt een geluidscherm gerealiseerd. Dit scherm wordt uitgevoerd in ondoorzichtig kunststof en het is de bedoeling dat dit begroeid wordt door planten. Hier zijn wij het niet mee eens, wij willen graag een transparant scherm. Door middel van een transparant scherm houden wij toch nog een beetje uitzicht op het Hamdal.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Vanwege de landschappelijke inpassing en het overschot op de grondbalans gaat de voorkeur van de provincie uit naar het realiseren van geluidswallen (grondwallen) of een steile taludconstructie. De mogelijkheid tot het toepassen van grondwallen en steile taludconstructie is sterk afhankelijk van de hoeveelheid ruimte tussen weg en woningen en de landschappelijke visie op het realiseren van dergelijke voorzieningen. Indien een grondwal niet mogelijk is wordt een geluidsscherm geplaatst. Bij het plaatsen van geluidschermen gaat in verband met de landelijke inpassing de voorkeur uit naar niet-transparante geluidschermen met eventueel een begroeiing in plaats van transparante geluidschermen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aan de voorzijde van onze woning is het nu de bedoeling dat de Krichelsbergweg wordt doorgetrokken naar de Vauputsweg, dit was eerst niet het geval. Voor ons betekent dit een toename van verkeer met name landbouwverkeer.
Antwoord:	De Krichelbergsweg wordt als langzaam verkeersverbinding doorgetrokken richting de Vauputsweg. De weg krijgt geen functie voor gemotoriseerd doorgaand verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00473**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de komst van de Buitenring zal sprake zijn van een toename van geluidsbelasting en fijnstof.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij verwachten dat door de komst van de bpl ons pand enorm in waarde daalt, hiervoor willen wij gecompenseerd worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nu een gedeelte van ons eigendom zal worden opgekocht voor de BPL (onze garage en een deel van onze tuin) vrezen wij voor overlast tijdens de aanleg van de BPL. Wij vragen ons af hoe hiermee zal worden omgegaan.
Antwoord:	Voor en tijdens de werkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw woning zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00112-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borghans M.A.L., Crombacherstraat 30 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vanuit mijn huis zie ik straks een 2x2 baansweg en aan de overkant en geluidswand. Door weerkaatsing van geluid verwacht ik overlast. Daarnaast is de weg die op dit moment voor mijn huis ligt, de Hamstraat, een 50km/u weg nu dat op de BPL in de toekomst 100km/u gereden mag worden zal dit leiden tot overlast voor mij.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Wij hebben geen reden om aan te nemen dat bij de woning van reclamant sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□De geluidbeperkende maatregelen worden geluidsabsorberend uitgevoerd. Hierdoor wordt de reflectie van geluid via het de geluidbeperkende maatregel tot het minimum beperkt. Het (zeer) kleine effect op de geluidsbelasting door de reflectie van geluid via de geluidbeperkende maatregelen is, conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, betrokken bij de berekeningen. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren□

Hoofdzienswijze: **00112-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borghans M.A.L., Crombacherstraat 30 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar aanleiding van de realisatie van de BPL moet ik enorm omrijden van mijn huis in de richting van Kerkrade. Dit geldt voor de situatie dat ik met de auto ben zowel als met de fiets.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Door de aanleg van de Buitenring ontstaat er inderdaad een omrijdbeweging vanaf de Crombacherstraat richting Kerkrade. Vanaf deze weg dient het viaduct van de Locht gebruikt te worden om de Buitenring te kruisen. Vervolgens kan de parallelweg van de Buitenring langs woonwijk de Gracht gebruikt worden om Kerkrade te bereiken.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00112-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borghans M.A.L., Crombacherstraat 30 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tijdens de aanleg en ook in de definitieve situatie na de aanleg van de BPL vrees ik voor schade aan mijn pand door scheuren die veroorzaakt worden door de trillingen van het (bouw) verkeer en naderhand van het verkeer.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00112-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borghans M.A.L., Crombacherstraat 30 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de BPL zal mijn woning in waarde dalen, hiervoor wil ik gecompenseerd worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00117-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast G., Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Vorig najaar heeft de provincie Limburg ons een bod gedaan op ons huis voor de realisatievan de Buitenring. Aangezien wij 8000 vierkante meter grond achter ons huis hebben en niet ver weg willen verhuizen was dit een moeilijke opgave en elke vervangende, vergelijkbare locatie viel aanzienlijk duurder uit.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Met betrokkene is een afspraak gemaakt om te praten over zijn/haar specifieke situatie. Het voornemen is om de woning minnelijk aan te kopen, vanwege de complexiteit van de ontsluiting van de woning voor met name hulpdiensten en vrachtverkeer in combinatie met de ligging in Natura2000-gebied. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00117-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast G., Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Hoe moeten wij ons voorstellen wat er gaat gebeuren met de ontsluiting van onze woning via bijv. de oprit enz.? De woning komt tussen 2 wallen te liggen. En in hoeverre zullen wij moeten omrijden en hoe gaat de ontsluiting van onze woning lopen?
Antwoord:	Met betrokkene is een afspraak gemaakt om te praten over zijn/haar specifieke situatie. Het voornemen is om de woning minnelijk aan te kopen, vanwege de complexiteit van de ontsluiting van de woning voor met name hulpdiensten en vrachtverkeer in combinatie met de ligging in Natura2000-gebied. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00117-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast G., Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De website ruimtelijke plannen.nl werkt niet.
Antwoord:	Op onze website is een gebruiksaanwijzing geplaatst met betrekking tot de wijze waarop de verbeelding in de eigen woonomgeving kan worden opgevraagd en uitgeprint.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00118-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vossen P.H.G.M., Geitenweg 3 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant vraagt zich af of het fietspad bij Kathagen zo breed gemaakt kan worden□dat autos er onder door kunnen (bestemmingsverkeer). Wordt dit niet aangepast□dan leidt dit er toe dat reclamant veel moet omrijden (2km) om een bestemming te□bereiken die 300 mtr. verderop ligt. Het gaat ook om het verkeer naar werk, winkel,□sport voorzieningen etc.
Antwoord:	Het fietstunneltje bij Kathagen geschikt maken voor bestemmingsverkeer zal zorgen voor een aantrekkelijke sluiproute voor verkeer tussen Nuth en Vaesrade dat gebruik dient te maken van de verbindingslus naast de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00118-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vossen P.H.G.M., Geitenweg 3 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De nutsvoorzieningen bij Naanhof moeten verlegd worden. Reclamant heeft nu geen□kabel en geen gas. Als er toch verlegd moet worden zou reclamant het op prijs□stellen als hij gelijktijdig ook op het netwerk wordt aangesloten
Antwoord:	Het realiseren van huisaansluitingen voor nutsvoorzieningen behoort niet tot de taken van de Provincie. Woning van betrokkene ligt tevens buiten de projectgrenzen van Buitenring Parkstad. Uiteraard kan betrokkene zelf een verzoek om aansluiting indienen bij de netwerkbeheerder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00118-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vossen P.H.G.M., Geitenweg 3 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant maakt zich zorgen of hulpdiensten (brandweer) wel tijdig zijn huis kunnen bereiken onder deze omstandigheden.
Antwoord:	Hulpdiensten kunnen via de rotonde op de Van Eijnattenweg over het bestaande viaduct de Geiteweg en Geitebeemderweg bereiken. Bij calamiteiten kunnen hulpdiensten daarnaast gebruik maken van het parallelle fietspad langs de BPL, waardoor het gebied ook vanuit Hoensbroek bereikbaar is. De bereikbaarheid van de Geitenweg en Geitebeemderweg voor hulpdiensten is daardoor gewaarborgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00119-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamanten vragen zich af vanaf welke hoogte, gezien vanuit de tuinen aan de achterzijde van hun woningen, zij aan te leggen geluidswal kunnen zien.
Antwoord:	Het betreft een geluidscherm en geen geluidswal. Het scherm steekt ter hoogte van de woning aan de Caecilia-Gracht 12 circa 4 meter boven het plaatselijk maaiveld van de woning uit. Ter plaatse van de woning aan de Dorothea-Gracht 12 steekt het scherm circa 4,5 meter boven het plaatselijk maaiveld van de woning uit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naar aanleiding van de informatiedag vrijdag jongsleden bij het parkstad Limburg stadion dienen wij, de bewoners van vogelzankweg nummer 10 onze zienswijze in. Hier hebben wij geconstateerd dat er vlak voor onze huisdeur een op- en afrit gerealiseerd zal worden. Deze zal op een afstand vanaf 25 meter van onze voordeur worden gebouwd. Uiteraard zijn wij het hier niet mee eens. Wij wijzen op het volgende. Ten eerste willen wij u erop wijzen dat de geluidsoverlast momenteel op onze woonplek hoger is dan dat het wettelijk is toegestaan. De (voorkeurs)grenswaarde voor een woonhuis is 49 dB. Bij ons is sprake van een geluidsbelasting van 53 dB. Op het moment dat de op- en afrit bij ons woonhuis gerealiseerd wordt komt hier nogmaals door een minimale verdubbeling van het verkeer uit alle verschillende windrichtingen een feitelijke waarde van 15 dB bovenop waardoor wij op een totale geluidsoverlast van 68 dB komen. Dit is 19 dB meer dan wettelijk toegestaan en dus alles behalve een verbetering voor ons. Het volgende probleem waar wij op stuiten is dat de uitstoot van uitlaatgassen zeer sterk zal toenemen. De uitstoot van uitlaatgassen is op dit moment al veel te hoog doordat er in onze straat al veel verkeer is dankzij het tankstation.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De (voorkeurs)grenswaarde en de toekomstige geluidsbelasting die reclamant noemt zijn onjuist. Ter hoogte van de woning aan de Vogelzankweg 10 vindt een wijziging van de weg plaats. De huidige geluidbelasting bedraagt conform het uitgevoerde akoestisch onderzoek 51 dB. De toekomstige geluidbelasting vanwege de BPL bedraagt 56 dB. Er is ter plaatse van deze woning sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Na toepassing van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van stiller asfalt en een scherm van 2 meter hoogte wordt het reconstructie-effect opgeheven. De toekomstige geluidbelasting bedraagt hiermee 49 dB. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een volgend ergerlijk feit voor ons is dat wij nu nog heel centraal wonen. Door de realisatie van de Buitenring zullen wij een stuk onbereikbaarder zijn.
Antwoord:	Evenals in de bestaande situatie wordt de Vogelzankweg aangesloten op de Nieuwenhagerheidestraat, er veranderd hierdoor feitelijk niets aan de bereikbaarheid van de woningen aan deze route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	En dit is slechts het probleem op het moment dat het plan gerealiseerd is. Wij komen namelijk ook nog het probleem tegen dat wij voor een langere periode vastzitten midden een bouwplaats met alle gevolgen van dien op het moment dat er hier gebouwd gaat worden.□Al met al komen we door deze feiten uit bij ons grootste probleem, namelijk de forse daling van de marktwaarde van ons huis. Twee en een half jaar geleden toen wij dit huis□kochten hebben wij ons grondig geïnformeerd of er tevens plannen waren voor de□buitenring in de omgeving van ons huis, en hier was destijds nog geen sprake van. Sinds□Februari dit jaar is er dus wel een plan gekomen om hier een af- en oprit te maken en□zoals ik voorheen al heb beschreven gaat door een aantal problemen de waarde van ons□huis sterk dalen, dit is voor ons het grootste probleem en doormiddel van een aantal□veranderingen in jullie plan zouden jullie dit probleem kunnen oplossen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voor en tijdens de werkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw woning zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00120-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00194

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De oplossingen waardoor wij een stuk beter met de buitenring zouden kunnen leven zijn niet al te drastisch en zeker realiseerbaar. Ten eerste zou het een goed idee zijn als de op- en afrit verschoven kon worden, op dit moment is het plan dat deze op 25 meter afstand van onze voordeur komt te liggen, als deze nu verschoven zou worden naar grofweg 75 meter hebben wij al een heel groot gedeelte van onze overlast verminderd, hierdoor komt weliswaar de op- en afrit vrij dicht naast de daadwerkelijk Buitenringweg te liggen maar dit mag geen probleem vormen voor zover wij kunnen inschatten.
Antwoord:	De aansluiting Hoogstraat is minimaal vormgegeven. De toe- en afritten dichter naar de Buitenring schuiven is niet mogelijk gebleken vanwege de benodigde ruimte tussen de oostelijke en westelijke verkeerslichten. Daarnaast kan ook de afgebogen Nieuwenhagerheidestraat niet verder naar de BPL worden verschoven. Dit in verband met de noodzakelijke afstand tussen de verkeerslichten van deze kruising en de verkeerslichten bij de oostelijke toe en afrit van de aansluiting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00120-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00195

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zou het heel erg wenselijk zijn als er een geluidswal naast deze weg geplaatst wordt waardoor de geluidsoverlast zal afnemen en ons uitzicht zal verbeteren.
Antwoord:	Uit de doelmatigheidsafweging is gebleken dat de geluidsbelastign op de gevel van de woning aan de Vogelzankweg 10 kan worden teruggebracht tot de (voorkeurs)grenswaarde met de geluidbeperkende maatregelen die zijn voorgesteld in het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A. Onder ten behoeve van de woning van reclamanten wordt stiller asfalt neergelegd en een scherm geplaatst met een hoogte van 2 meter. Om die reden is het niet noodzakelijk om de geluidbeperkende maatregelen uit het akoestisch onderzoek te heroverwegen. Wij achten het niet noodzakelijk om het geluidscherm te verplaatsen ter verbetering van het uitzicht van reclamanten. Daarbij hebben wij overweging genomen dat verplaatsing van het geluidsscherm ter verbetering van het uitzicht van reclamanten van invloed zijn op het geluidsniveau. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er zou een kleine tunnel onder de buitenring moeten worden gemaakt voor fietsers en voetgangers, op deze manier heb je het probleem van de centrale ligging redelijk opgelost en doordat dit een tunnel zal zijn voor voetgangers en fietsers zal het niet ook nog de drukte van auto`s richting Heerlen kennen zoals momenteel al het probleem is.
Antwoord:	Alle bestaande kruisingen van de N299 blijven na realisatie van de Buitenring intact. De aanleg van de Buitenring veranderd dus niets aan de oversteekbaarheid van deze barriere en veranderd niets aan de centrale ligging. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik blijven maken van het viaduct van de aansluiting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Al met al zullen deze oplossingen leiden tot een verbetering van de problemen maar toch zal het de marktwaarde die ons huis momenteel heeft niet waarborgen vandaar dat wij een behoorlijke plan schade vergoeding gaan eisen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Er wordt teveel schade aangericht aan het milieu/natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bewoners worden te laat door de provincie geïnformeerd over het gehele project Buitenring Parkstad Limburg.
Antwoord:	Bewoners en andere belangstellenden zijn gedurende het gehele proces op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen met betrekking tot de Buitenring via onze website, nieuwsbrieven, magazines, informatiemakten, publicaties en advertenties in Huis-aan-huisbladen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De regio Parkstad Limburg is een inkrimpende regio en hiermee is onvoldoende rekening mee gehouden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het broze financiële draagvlak van vele gemeenten van Parkstad Limburg wordt nog extra belast door het ontwerpplan Buitenring. De mogelijkheden voor het verbeteren van het openbaar vervoer zijn niet onderzocht.
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring. In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Natuur
Zienswijze:	Er moet veel meer gedaan worden aan het onderhoud en het verbeteren van de natuur en natuur-parken in Limburg, en vooral Zuid-oost Limburg.
Antwoord:	Daar waar de Provincie verantwoordelijkheid heeft, neemt zij die ook, zeker ten aanzien van natuur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00121-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hart J., Slakkenstraat 78 6431NK te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het realiseren van de Buitenring voldoet niet aan de behoefte van een inkrimpende bevolking van Parkstad Limburg.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft. In het verkeersmodel is tevens rekening gehouden met de krimpende bevolking.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00123-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00207**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Wienberberger B.V. , Postbus 144 5300AC te Zaltbommel
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij willen u met klem vragen zorg te dragen voor een veilige aansluiting van ons□fabrieksterrein op de openbare weg. Uit de plattegronden die op dit moment bij de ter inzage□liggende stukken zijn gevoegd is de invulling van deze aansluiting nog niet op te maken. Wij□nodigen u uit om de aansluiting in nauw overleg met ons te ontwerpen. Eveneens willen wij□u vragen om te garanderen dat tijdens de aanleg de aan- en afvoer van onze fabriek□gewaarborgd blijft.
Antwoord:	Voor de ontsluiting van uw bedrijf zal een passende oplossing gezocht worden.□Voor en tijdens de aanlegwerkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw bedrijf zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00124-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingen derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00124-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf ai in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00124-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00124-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00124-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamanten geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden. De Buitenring wordt niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl) beloofd, maar de Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld hoogte, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Merkelbeekerstraat wordt afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek neemt rechtsaf de wijkweg van de Klingbemden en gaat daarna links omhoog naar de nieuwe brug die over de 4-baans Buitenring loopt.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit betekent dat het onderste deel van de Klingbemden naast de Awacs overlast (Awacs gaat hier laagvliegend bijna loodrecht over de huizen) en de Buitenring overlast (buitenring ligt 40 meter van woningen) ook een doorgaande weg vlak voor de huisdeuren krijgt. Reclamant heeft ook sterke bezwaren tegen plaatsing van het 5 meter hoge geluidscherm.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwekt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie MER geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De speelweide in de wijk Klingbemden wordt zonder slag of stoot weggevaagd.
Antwoord:	Ter hoogte van de wijk Klingbemden is het tracé van de Buitenring zodanig gekozen dat het dal van de Merkelbekerbeek zoveel mogelijk wordt ontzien. De Buitenring ligt hierdoor op korte afstand van de stadsrand. Het was onvermijdelijk dat hierbij bestaande functies zoals de speelweide komen te vervallen. Het gebied tussen de Buitenring en de woonwijk wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met zeer gevaarlijke situaties voor hen en hun kinderen, veel verkeer, veel lawaai, veel fijnstof, een onleefbare situatie! En dit alles omdat de Provincie de nieuwe weg niet verdiept aanlegt.□Verdiept aanleggen houd volgens de bewoners van de Klingbemden in dat de buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat, de vreselijke geluidschermen□die het mooie uitzicht verpesten zijn dan niet nodig en het doorgaande verkeer□kan gewoon zoals nu ook het geval is gebruik blijven maken van de□Merkelbeekerstraat. De wijk Klingbemden extra belasten en de bewoners het leven zuur maken is dan niet meer nodig! Ik ga er van uit dat de Provincie haar plannen herziet en dat inderdaad onze mening telt.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ Het ontwerp van de Buitenring is getoetst op gevaarlijke situaties, zowel voor de weggebruikers als voor de huidige bewoners in het gebied. Eén van de aspecten waarop getoetst is, is geluidsoverlast voor omwonenden. Op die locaties waar het verkeer op de Buitenring een te hoge geluidsbelasting produceerde voor omwonenden, zijn geluidsbeperkende maatregelen getroffen.□De benodigde geluidswerende voorzieningen zijn geheel ingepast in de omgeving. Daar waar mogelijk zijn geheel of gedeeltijke transparante schermen toegepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de winst 10 procent zal zijn, zoals door Ecorys berekend, wordt betwijfeld. Er zijn veel kosten niet betrokken in de MKBA, zoals ziektekosten door stof en lawaai van de bewoners langs het tracé en planschadeuitkeringen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De 0+ optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaart en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Volgens reclamant is de grote overlast, die wordt veroorzaakt door de aanleg van de Buitenring, niet acceptabel.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant wijst op de cumulatie van het geluid vanwege de Buitenring en het geluid van de Awacs vliegtuigen.
Antwoord:	Het geluid vanwege de overvliegende AWACS is bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting betrokken (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelgebied 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00125-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Westers W.M., Henri Dunantstraat 585 6441XS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De woningen straks gelegen aan het tracé van de Buitenring zijn inmiddels al flink tot wel 30% in waarde gedaald. Hoe denkt de Provincie deze mensen nu en straks bij realisatie van de Buitenring hun verlies te compenseren?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00126-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00223**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Raab Karcher BV , Wiebachstraat 24e 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00126-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00224**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Raab Karcher BV , Wiebachstraat 24e 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00126-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00225**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Raab Karcher BV , Wiebachstraat 24e 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de□B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□□

Hoofdzienswijze: **00126-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01010**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Raab Karcher BV , Wiebachstraat 24e 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00226**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het tankstation/taxibedrijf Kooiker zal om meedere redenen schade leiden als gevolg van de vaststelling van het Inpassingsplan voor de Buitenring.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De provincie wenst het totale object en eigendom Kooiker c.s. te verwerven. Momenteel bevindt het overleg zich nog in de fase van recherche/ gegevensuitwisseling ten behoeve van de vaststelling van de waarde en bijkomende schadeloosstellingen. Onderdeel van het overleg is het bezien van de mogelijkheden om een alternatieve locatie voor de bedrijfsvoering van betrokkene te vinden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02751**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het aanleggen van de buitenring zal uiteraard extra verkeer tot gevolg hebben, hetgeen zeer nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, met name wat betreft de concentraties fijnstof.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02761**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarenboven zal op de gevels van de betreffende woningen van cliënten vanwege het wegverkeerslawaai een onaanvaardbare geluidsbelasting ontstaan.□Er zal sprake zijn van overschrijding van de wettelijke streefwaarden.□Er zullen door uw overheid mogelijk maatregelen worden getroffen om de geluids- en□stankemissie - voor zover mogelijk - tegen te gaan, doch dit zal altijd onaanvaardbaar□blijven.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02764**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Visuele hinder mogelijk wil uw overheid de geluidshinder tegengaan door het aanleggen van geluidsschermen. Het plaatsen van geluidsschermen op 5 meter afstand voor de woning, zal voor cliënten echter eveneens onaanvaardbaar zijn en een zeer beklemmend gevoel geven.
Antwoord:	De provincie merkt op dat zij het totale object en eigendom Kooiker c.s. bezig is te verwerven. Momenteel bevindt het overleg zich nog in de fase van recherche/ gegevensuitwisseling ten behoeve van de vaststelling van de waarde en bijkomende schadeloosstellingen. Onderdeel van het overleg is het bezien van de mogelijkheden om een alternatieve locatie voor de bedrijfsvoering van betrokkene te vinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02766**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Gevreesd wordt voor een onaanvaardbare groei van (vracht)verkeer als gevolg van de Buitenring. Hierdoor zal zowel de geluids- als stankemissie toenemen. Rekening dient tevens gehouden te worden met de reflectie van geluid en uitlaatgassen tegen de bebouwing.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02775**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbach doorsnijdt ook het natuurgebied ten□zuiden van Cranenwijer (stuwmeer) en de miljoenenlijn, alsmede het natuurgebied rond□de Crombacher beek. Bij de doorgetrokken Dentgenbach zal er eveneens een verstoring□door licht optreden. Er zullen tevens de nodige verdrogende effecten op de Cranenwijer□optreden. Het gebied wordt immers verkleind door de toename van verhard oppervlak.□Ook worden beplantingen en (dieren)verblijven langs de bestaande wegen aangetast. Dit is een onwenselijke situatie.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02781**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Met betrekking tot bodem en water zij opgemerkt dat het tracé over de Dentgenbach de Feldbiss doorsnijdt, alsmede twee kleinere breuklijnen en beekdalen. Deze doorsnijding van erosiegevoelige gronden is onwenselijk.
Antwoord:	In dit verband wordt verwezen naar het uitgebreide bodemonderzoek (deelrapport 5A) dat ten grondslag heeft gelegen aan de vaststelling van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02783**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het tracé over de Dentgenbach heeft verder een veel te groot ruimtebeslag op (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In het MER fase 2 (inclusief aanvullingen) zijn ook de effecten op (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden bepaald. Deze effecten zijn dan ook meegenomen in de belangenafweging bij het besluit over een voorkeurstracé. Sinds het uitkomen van het MER fase 2 en de eerste aanvulling daarop is het archeologisch vooronderzoek in het kader van het Inpassingsplan gestart. De definitief vastgestelde waarden worden in het Inpassingsplan geborgd. In het Inpassingsplan wordt voor het hele tracé een aanlegvergunningenstelsel opgenomen zodat (potentiële) archeologische waarden ook bij toekomstige stappen in de realisatie worden beschermd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00127-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02784**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz , Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade Kooiker &Zn. VOF , Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF , Oude Lindestraat 1 6411EH te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten kunnen niet anders dan concluderen dat zij hun bedrijf niet kunnen voortzetten en het leefgenot met zich meebrengt dat zij ter plaatse niet meer kunnen blijven wonen, indien het voorkeurstracé zal worden gerealiseerd. Cliënten verzoeken uw overheid dan ook met hun belangen rekening te houden en een alternatieve locatie aan te bieden, alwaar cliënten een soortgelijk bedrijf (met woningen) kunnen exploiteren, dan wel anderszins het nadeel van cliënten te compenseren.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. De provincie wenst het totale object en eigendom Kooiker c.s. te verwerven. Momenteel bevindt het overleg zich nog in de fase van recherche/ gegevensuitwisseling ten behoeve van de vaststelling van de waarde en bijkomende schadeloosstellingen. Onderdeel van het overleg is het bezien van de mogelijkheden om een alternatieve locatie voor de bedrijfsvoering van betrokkene te vinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00227**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Pergamijn , Postbus 40 6100AA te Echt
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Volgens informatie van de rentmeester combinatie Limburg is er sprake in het voornoemde ontwerp dat ons eigendom een agrarische bestemming toegewezen krijgt. Deze bestemming is niet passend in het kader van het huidige gebruik van het pand: dagactiviteitencentrum voor cliënten met een verstandelijke beperking.□Ten aanzien van een eventuele onteigening van grond van de Stichting Pergamijn, maken wij graag voor het einde van de termijn van ter visie legging, een afspraak met betrokkenen om de zaken nader te bespreken. U kunt ondergetekende op het bovenstaande telefoonnummer bereiken.
Antwoord:	Er heeft overleg plaatsgevonden met de Stichting Pergamijn. Gebleken is dat in het ontwerp provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg op genoemd perceel per abuis de bestemming Agrarisch met waarden (AW) van toepassing is verklaard. Dit wordt hersteld in het vast te stellen inpassingsplan, zodat de vigerende bestemming voor het dagactiviteitencentrum van kracht blijft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00129-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster W.F.J., Zwaluwstraat 46 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00129-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster W.F.J., Zwaluwstraat 46 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00129-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster W.F.J., Zwaluwstraat 46 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00129-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster W.F.J., Zwaluwstraat 46 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt, en wijk van reclamanten geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00129-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster W.F.J., Zwaluwstraat 46 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00130-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijstermans P.J.H., Agatha-Gracht 24 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00130-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijstermans P.J.H., Agatha-Gracht 24 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00130-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijstermans P.J.H., Agatha-Gracht 24 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00130-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijstermans P.J.H., Agatha-Gracht 24 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamanten geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00130-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijstermans P.J.H., Agatha-Gracht 24 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00132-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmer-Mostert M.E., Kwikstaartstraat 10 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur,
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00132-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00244**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmer-Mostert M.E., Kwikstaartstraat 10 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00132-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmer-Mostert M.E., Kwikstaartstraat 10 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00132-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00246

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmer-Mostert M.E., Kwikstaartstraat 10 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00132-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00527

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmer-Mostert M.E., Kwikstaartstraat 10 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van appellant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagner P.G., Frederika-Gracht 2 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagner P.G., Frederika-Gracht 2 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagner P.G., Frederika-Gracht 2 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagner P.G., Frederika-Gracht 2 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tuin, buurt, en wijk van reclamant zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00134-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx G.G.G., Grasweide 16 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00134-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx G.G.G., Grasweide 16 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00134-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx G.G.G., Grasweide 16 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00134-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00253

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx G.G.G., Grasweide 16 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00134-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02296

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx G.G.G., Grasweide 16 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) inonze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00135-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens- Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00135-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens- Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00135-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens- Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00135-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens- Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00135-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens- Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) inonze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuit A.A., St. Joannesstraat 26 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuit A.A., St. Joannesstraat 26 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuit A.A., St. Joannesstraat 26 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00136-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00265

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuit A.A., St. Joannesstraat 26 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00136-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02315

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuit A.A., St. Joannesstraat 26 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) inonze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ree W.E., Kwikstaartstraat 13 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ree W.E., Kwikstaartstraat 13 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ree W.E., Kwikstaartstraat 13 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ree W.E., Kwikstaartstraat 13 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ree W.E., Kwikstaartstraat 13 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) inonze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00138-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden H., Kievitstraat 21 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00138-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden H., Kievitstraat 21 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00138-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden H., Kievitstraat 21 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00138-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden H., Kievitstraat 21 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00138-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden H., Kievitstraat 21 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) inonze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, wijk en buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00139-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem P.J., Grachterstraat 64 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00139-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem P.J., Grachterstraat 64 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00139-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem P.J., Grachterstraat 64 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00139-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem P.J., Grachterstraat 64 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00139-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem P.J., Grachterstraat 64 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00140-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ploum K.J., Elisa-Gracht 25 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00140-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ploum K.J., Elisa-Gracht 25 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00140-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ploum K.J., Elisa-Gracht 25 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen,
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00140-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ploum K.J., Elisa-Gracht 25 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00140-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ploum K.J., Elisa-Gracht 25 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers A.T., Elisa-Gracht 19 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers A.T., Elisa-Gracht 19 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00142-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00280

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Saive P.P.A., Meesstraat 31 6464XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00143-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 00281

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie , Postbus 3040 3850CA te Ermelo
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	 Natuurlijk begrijpen wij het belang van een goede verkeerstroming. Maar wij willen u er graag op attenderen dat het door u gekozen traject ernstige gevolgen heeft voor de recreatieve paardensport in het gebied.
Antwoord:	Ruitervoorzieningen zijn alleen in het plan opgenomen op locaties waar aanwezige ruiterroutes hersteld dienden te worden. Door de gemeente Nuth zijn kaarten aangedragen met recreatieve ruiterroutes. Uit de analyse van deze kaarten is gebleken dat de Buitenring in de gemeente Nuth alleen de recreatieve ruiterroute bij Vaesrade doorkruist. De Vaesrader Wienweg wordt doorkruist, maar wordt als veldweg hersteld aan de noordzijde van de Buitenring. Ruiters hoeven de Buitenring hier dus niet te kruisen. Op grondgebied van de gemeente Kerkrade waar dit wel het geval is worden kunstwerken geschikt gemaakt voor het herstel van ruiterroutes. De fietstunnel bij Kathagen is in de ontwerpen ten behoeve van het inpassingsplan dus niet aangepast op een nieuwe ruiterroute. Na de aanbesteding kan alsnog door de aannemer bekeken worden of het fysiek mogelijk is aan deze wens invulling te geven. De verbinding over de Geleenbeek voorziet in een fietsverbinding waarvan ook ruiters gebruik kunnen maken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00144-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00283**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Thermoflor BV , Sourethweg 17 6422PC te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00144-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00284**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Thermoflor BV , Sourethweg 17 6422PC te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00144-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00348**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Thermoflor BV , Sourethweg 17 6422PC te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland.□De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.□□

Hoofdzienswijze: **00145-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00287**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. □ □
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00145-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00288**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00145-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00294**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00145-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00295**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00147-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00285**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	MC Donalds Marcel Hochstenbach , Brunssummerweg 138 6373EZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zoals de situatie in dit ontwerp-inpassingsplan wordt weergegeven met de daarin geplande locatie van op- en afritten op de aangegeven plek bij het restaurant en de Reeweg en de hoogteverschillen van de nieuwe weg ter hoogte van het McDonald`s restaurant ben ik het eens met het plan. Voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid van het McDonald`s restaurant moet er dan ook niets meer veranderd worden aan het plan zoals het er nu ligt.
Antwoord:	Locatie van toe en afritten en hoogteligging van BPL en Reeweg wijzigen niet meer ten opzichte van het ter inzage liggende Inpassingsplan. De zichtbaarheid van McDonalds`s kan nog beinvloed worden door de aan te leggen geluidwerende voorzieningen. De voorzieningen volgen uit het Besluit tot vaststelling van hogere geluidgrenswaarden Wgh. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00147-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00286**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	MC Donalds Marcel Hochstenbach , Brunssummerweg 138 6373EZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens wil ik u vragen de werkzaamheden aan de nieuwe ongelijkvloerse kruising in fasen uit te voeren zodat er steeds een oversteek blijft van de Reeweg en de Runssummerweg bij het McDonalds restaurant. Hierdoor wordt voorkomen dat er grote omzetverliezen optreden en dus werkgelegenheid verloren gaat. Zeker daar de werkzaamheden aan de nieuwe kruising, zoals mij is verteld, meer dan een jaar kunnen duren.
Antwoord:	Voor en tijdens de werkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw bedrijf zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vandermeulen J.A.M., John Erkensstraat 26 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vandermeulen J.A.M., John Erkensstraat 26 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vandermeulen J.A.M., John Erkensstraat 26 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vandermeulen J.A.M., John Erkensstraat 26 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vandermeulen J.A.M., John Erkensstraat 26 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Steen H.J., Burgemeester Franssenstraat 32 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Steen H.J., Burgemeester Franssenstraat 32 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Steen H.J., Burgemeester Franssenstraat 32 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Steen H.J., Burgemeester Franssenstraat 32 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen,
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Steen H.J., Burgemeester Franssenstraat 32 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tuin, wijk en buurt van reclamant zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00150-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00290**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum , Godsweerdersingel 77 6041GK te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00150-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00291**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum , Godsweerdersingel 77 6041GK te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00150-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00292**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum , Godsweerdersingel 77 6041GK te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00150-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00293**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum , Godsweerdersingel 77 6041GK te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W.M. ., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pletten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W.M. ., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W.M. ., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W.M. ., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W.M. ., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miekulsen I.W.M. ., Conventuelenstraat 15 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miekulsen I.W.M. ., Conventuelenstraat 15 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miekulsen I.W.M. ., Conventuelenstraat 15 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miekulsen I.W.M. ., Conventuelenstraat 15 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miekulsen I.W.M. ., Conventuelenstraat 15 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tuin, buurt en wijk van reclamant zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00153-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 23 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00153-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 23 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met auto en openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00153-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 23 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00153-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 23 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen daten.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00153-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 23 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00154-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00296**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00154-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00297**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00154-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00298**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00154-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00299**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reuters C.W.E., Alexander-Eik 8 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reuters C.W.E., Alexander-Eik 8 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reuters C.W.E., Alexander-Eik 8 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reuters C.W.E., Alexander-Eik 8 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reuters C.W.E., Alexander-Eik 8 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ziekenauto, Brandweer, etc. moeilijk bereikbaar
Antwoord:	Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek A.L.M. ., Burgemeester Franssenstraat 36 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek A.L.M. ., Burgemeester Franssenstraat 36 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek A.L.M. ., Burgemeester Franssenstraat 36 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek A.L.M. ., Burgemeester Franssenstraat 36 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek A.L.M. ., Burgemeester Franssenstraat 36 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00157-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 16 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00157-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 16 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met auto en openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00157-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 16 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00157-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 16 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00157-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts , Birgitta-Gracht 16 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tuin, buurt en wijk van reclamant zijn overigens geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen J.E., Kwikstaartstraat 3 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen J.E., Kwikstaartstraat 3 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen J.E., Kwikstaartstraat 3 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen J.E., Kwikstaartstraat 3 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen J.E., Kwikstaartstraat 3 6469XB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00159-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00311**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00159-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00312**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00159-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00313**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00159-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00314**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV Roermond , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00161-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Charlier A.L.J., Caecilia-Gracht 19 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00161-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Charlier A.L.J., Caecilia-Gracht 19 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00161-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Charlier A.L.J., Caecilia-Gracht 19 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00161-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Charlier A.L.J., Caecilia-Gracht 19 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00161-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Charlier A.L.J., Caecilia-Gracht 19 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik heb bezwaren tegen de gewijzigde versie zoals die is gepland in Brunssum Noord. Ook nu zal schade die er aan de natuur en het milieu wordt aangedaan enorm groot zijn. Ook al wordt het "Bronnenbosje" enigszins gespaard, er zal een verstoring van de bodem plaatsvinden en ook dan zal er veel aan bomen en struweel geruimd moeten worden. De bomen en het groen zorgen voor schaduw en koelte, vermindering van CO2 uitstoot en de vermindering van fijnstof.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00319**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de luchtkwaliteit, in combinatie met de uitstoot van de AWACS vliegtuigen, ontoelaatbaar verslechteren, met alle gezondheidsrisico`s van dien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Tweede Kamer heeft in mei 2010 besloten dat de geluidsoverlast van de AWACS in Limburg met 35 % zal moeten worden gereduceerd. Hoe kan de provincie dan toch deze weg willen aanleggen?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwekt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie MER geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het plaatsen van geluidswallen zal de natuur en het uitzicht ernstig ontsieren. De bewoners van de hoogbouwflat zien dit met angst en beven tegemoet. Het gebied is nu een gemakkelijk bereikbar wandelgebied. Als de weg er is, zal dat moeilijker worden. De aantrekkelijkheid zal verdwijnen en mensen zullen hun auto moeten pakken om te kunnen gaan wandelen etc. Iets wat niet bevorderlijk is voor ons milieu en leefgebied. ok worden we door de aanleg van deze weg juist belemmerd in onze bewegingsvrijheid , we worden ingesloten door de nieuwe weg.
Antwoord:	Om te voldoen aan de normen voor geluidhinder zijn ondermeer ter hoogte van de Henri Dunantlaan geluidschermen noodzakelijk. Ondanks de toepassing van geluidarm asfalt zijn hier schermen met een hoogte van 11 meter vanaf het niveau van de Buitenring noodzakelijk. Deze schermen worden aansluitend aan de wegberm geplaatst. Ter hoogte van de Henri Dunantstraat ligt Buitenring ingesneden. Hierdoor wordt vanuit de omgeving de hoogte van het schermt niet als zodanig ervaren. De omgevingszijde van de schermen wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is het scherm deels te vervangen door een luifel met een hoogte van maximaal 7 meter. De bestaande wandelpaden vervallen, Via de Europalaan en de Merkelbeekerstraat blijft het buitengebied toegankelijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00323**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het verleggen van de Merkelbekerweg is een onzalig plan. De wijk Klingbemden zal er onbewoonbaar door worden!
Antwoord:	De Merkelbekerweg wordt omgelegd, om beter in te passen in de nieuwe situatie. De omlegging is zodanig gekozen dat het zo min mogelijk negatieve invloed heeft op de omgeving. Zo is er aan gedacht om het inschijnen van autolichten te minimaliseren door het aanplanten van struikgewas die de inschijning tegen gaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Met de wijzingen zoals Uw beschrijft zal de reistijdwinst 4 tot 6 minuten bedragen. Dit staat tot geen enkele verhouding tot de kosten en de rampzalige gevolgen voor ons leefmilieu.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Reistijdwinst is een onderdeel van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de effecten van BPL op verkeersveiligheid, leefbaarheid, omgeving, milieu, economie en veel andere belangen. Afweging van de verschillende belangen heeft geleid tot het nu ter inzage liggende plan. Bij het ontwerp van de Buitenring als geheel zijn alle gevolgen voor de omgeving beschouwd. Zo is er onderzoek gedaan naar schadelijke gevolgen voor ecologie en natuur, en zijn bij aantasting hiervan compenserende maatregelen getroffen (bijv herplant). Tevens is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het verkeer op de Buitenring. Daar waar te hoge geluidsbelastingen werden geconstateerd, zijn geluidsreducerende maatregelen genomen. De inpassing van de gehele Buitenring is afgestemd met de Gemeentelijke Welstandscommissie. Daarmee is getracht om alle nadelige gevolgen van de komst van de Buitenring voor de omwonenden tot een minimum te beperken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ook wordt werkverschaffing als een belangrijk item opgevoerd. Echter de 180 mensen die daarmee tijdelijk aan werk geholpen worden zijn op die manier wel erg duur. Er zijn goedkopere projecten te bedenken voor het bestrijden van de werkeloosheid.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de kosten/baten analyse betreft zal men tevreden moeten zijn met een 1,1 Een heel magere basis om op te bouwen. Ook zijn deze analyses onvoldoende onderbouwd. U rekent zich rijk op aannames en niet op effectenstudies.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De impact van een 4 baans weg dwars door een verstedelijkt gebied is enorm. Er zullen duidenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg liggen
Antwoord:	In de ontwerpfase van de Buitenring is er getoetst of er een toename zal zijn van de geluidsbelasting op de huizen die zich relatief dicht bij de Buitenring bevinden. Als de geluidsbelasting in de nieuwe situatie groter is dan de toegestane waarde, is een geluidswerende maatregel bedacht om de geluidsbelasting te reduceren. Qua uitstoot van fijnstof zijn beschouwingen uitgeveord om te toetsen of ergens maximaal toelaatbare waarden worden overschreden. Dit bleek niet het geval te zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het is door meerdere instanties onderzocht een aangetoond dat er over 25 tot 30 jaar veel minder mensen zullen wonen in Parkstad en omgeving. Dit wordt veroorzaakt door het sterven van de mensen die deel uitmaken van de "vergrijzing", waar ik zelf ook deel van uit maak. Er worden minder kinderen geboren. In het geheel zullen er dus straks veel minder mensen en dus minder autos op de weg zijn. Investering in nieuwe wegen zal deze vergrijzing niet tegen gaan. In tegendeel, mensen die er nu wonen zullen gaan verhuizen naar andere delen van het land. Daar komt nog bij dat de huizen sterk in waarde zullen dalen. De aanleg van deze Buitenring is totaal onnodig en overbodig en geldverspillend. Er zijn genoeg alternatieven te bedenken.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal . Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verbetering van de huidige toevoerwegen zal voldoende zijn. Maatregelingen zoals het goedkoper maken van het openbaar vervoer zal zeker ook het aantal autos doen afnemen. Ondergetekende zal daardoor de auto zeker meer laten staan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Brunssum Noord is de dichtstbevolkte wijk van Brunssum.□De wijk wordt ontsiert door de lelijke hoogbouwflats die het uitzicht□verstoren.□Dit is versterkt doordat de flats op het hoogste punt van Brunssum zijn gebouwd.□De bevolkingsdichtheid leidt vaak tot geluidsoverlast etc. Het geeft een gevoel van□weinig ruimte en weinig rust.
Antwoord:	De bezwaren van reclamant op het punt van de bevolkingsdichtheid en de hoogbouw in Brunssum Noord vallen buiten het bestek van het bestreden besluit. Bij vaststelling van de Buitenring is wel onderzocht wat het effect is van de weg op de leefomgeving (luchtkwaliteit en geluidhinder). Daarbij zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00162-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Appeldoorn G.G.M., Lemmender 8 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het gebied heeft al veel te lijden gehad met de aanleg van de N276. De natuur was zich daarvan juist een beetje aan het herstellen, doordat er nu bijvoorbeeld weer dode bomen en dergelijke zijn. Flora en fauna zijn de laatste jaren verbeterd. De bebossing in het geheel zorgt voor het opschonen van onze sterk vervuilde lucht en bied woongelegenheid aan veel dier- en plantensoorten.. En biedt gevoelens van rust en ruimte. De aanleg van de Buitenring, ook op de manier waar Uw voorkeur nu naar uitgaat, zou al het bovengenoemde kapot maken. Hetgeen mijn inziens een ramp gaat betekenen voor onze wijk en voor het milieu in zijn geheel. Ik verzoek U daarom dringend om deze weg niet aan te leggen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delvoux J.P.L.J., John Erkensstraat 38 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00316**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delvoux J.P.L.J., John Erkensstraat 38 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delvoux J.P.L.J., John Erkensstraat 38 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delvoux J.P.L.J., John Erkensstraat 38 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delvoux J.P.L.J., John Erkensstraat 38 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00164-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jakob K.D., Agatha-Gracht 12 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00164-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jakob K.D., Agatha-Gracht 12 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00164-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00333**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jakob K.D., Agatha-Gracht 12 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00164-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00335**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jakob K.D., Agatha-Gracht 12 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00164-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jakob K.D., Agatha-Gracht 12 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Potalivo A.C.L., Burgemeester Franssenstraat 45 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Potalivo A.C.L., Burgemeester Franssenstraat 45 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Potalivo A.C.L., Burgemeester Franssenstraat 45 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Potalivo A.C.L., Burgemeester Franssenstraat 45 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Potalivo A.C.L., Burgemeester Franssenstraat 45 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haupt H., Calbertsweg 52 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haupt H., Calbertsweg 52 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haupt H., Calbertsweg 52 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haupt H., Calbertsweg 52 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haupt H., Calbertsweg 52 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden J.T., Alexander-Eik 20 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden J.T., Alexander-Eik 20 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden J.T., Alexander-Eik 20 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden J.T., Alexander-Eik 20 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Senden J.T., Alexander-Eik 20 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruyn T.H., Truytstraat 38 6471HP te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruyn T.H., Truytstraat 38 6471HP te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruyn T.H., Truytstraat 38 6471HP te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruyn T.H., Truytstraat 38 6471HP te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruyn T.H., Truytstraat 38 6471HP te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, buurt en wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Urlings-Feijen W.F.A., Calbertsweg 68 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Urlings-Feijen W.F.A., Calbertsweg 68 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Urlings-Feijen W.F.A., Calbertsweg 68 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	kerkrade heeft deze weg niet nodig, in de huidige situatie, is Kerkrade goed bereikbaar.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Urlings-Feijen W.F.A., Calbertsweg 68 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00170-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00454

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Urlings-Feijen W.F.A., Calbertsweg 68 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o.a. geiuidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00172-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 00352

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	IRIK Bouw , Daelderweg 22 6361HK te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsleven en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een ververbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen, hetgeen de werkgelegenheid ook op lange termijn ten goede komt. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00172-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00360**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	IRIK Bouw , Daelderweg 22 6361HK te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00172-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00362**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	IRIK Bouw , Daelderweg 22 6361HK te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00173-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00368**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Zienswijze tegen de komst van op- en afrit van de buitenring aan de Nieuwenhagerheidestraat in Landgraaf en stel u aansprakelijk voor eventuele nadelige gevolgen. Tot op heden zijn wij door optreden van de gemeente Landgraaf in de veronderstelling gelaten worden dat deze op en afritten aan de hoogstraat zouden komen, doordat de publicaties steeds werd gesproken over de hoogstraat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Met passende maatregelen zal ervoor worden gezorgd dat de effecten van geluid en luchtkwaliteit op de leefomgeving binnen de wettelijk grenswaarden blijft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00173-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zienswijze tegen de komst van op- en afrit van de buitenring aan de Nieuwenhagerheidestraat in Landgraaf en stel u aansprakelijk voor eventuele nadelige gevolgen. Mocht u als Provincie toch besluiten om dit project door te duwen en te realiseren, in samenwerking met de gemeente Landgraaf dan, maken wij u en de gemeente landgraaf geheel en volledig verantwoordelijk voor de nadelige gevolgen die wij hierin ondervinden zoals bv. Gezondheidsproblemen,-waardevermindering van ons huis, geluidsproblemen, schade veroorzaakt aan het huis door het verkeerden nog verdere zaken, die nu op dit moment nog niet te overzien zijn, maar in de toekomst wel kunnen ontstaan. Daarom sturen wij u met nadruk dit bezwaar-en zienswijze om tot een verstandig besluit te kunnen komen en, deze keer serieus naar de burgers te luisteren.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00173-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ons huis ligt, vanaf de voordeur gemeten, precies 1.40 meter van de straat af. U kunt zich dan allicht voorstellen wat dit in de toekomst gaat betekenen als er 20.000 motorvoertuigen per etmaal (berekend volgens de gemeente landgraaf) gaan langskomen. Het vrachtverkeer van en naar Duitslang zal ook verder toenemen. De situatie is nu al zo, dat het vrachtverkeer om 04.30 uur `s-morgens al begint te scheuren met hun losse aanhangbakken, zodat de nachtrust geheel verstoord is en dat onze woning trilt en er scheuren ontstaan in de woning.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Atzei M.S., Boudewijn-Eik 49 6465EG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Atzei M.S., Boudewijn-Eik 49 6465EG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Atzei M.S., Boudewijn-Eik 49 6465EG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Atzei M.S., Boudewijn-Eik 49 6465EG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Atzei M.S., Boudewijn-Eik 49 6465EG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00175-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Toussaint A., Birgitta-Gracht 19 6465EK te Kerkrade Toussaint B., Holzerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00175-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Toussaint A., Birgitta-Gracht 19 6465EK te Kerkrade Toussaint B., Holzerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00175-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Toussaint A., Birgitta-Gracht 19 6465EK te Kerkrade Toussaint B., Holzerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00175-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00377**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Toussaint A., Birgitta-Gracht 19 6465EK te Kerkrade Toussaint B., Holzerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00175-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01580**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Toussaint A., Birgitta-Gracht 19 6465EK te Kerkrade Toussaint B., Holzerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00177-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oirbans C.J.F.M., Merelstraat 5 6469XH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00177-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oirbans C.J.F.M., Merelstraat 5 6469XH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00177-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oirbans C.J.F.M., Merelstraat 5 6469XH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00177-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oirbans C.J.F.M., Merelstraat 5 6469XH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00177-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oirbans C.J.F.M., Merelstraat 5 6469XH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00178-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Elbers J.W.J.P., Burgemeester Franssenstraat 54 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00178-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Elbers J.W.J.P., Burgemeester Franssenstraat 54 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00178-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Elbers J.W.J.P., Burgemeester Franssenstraat 54 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00178-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Elbers J.W.J.P., Burgemeester Franssenstraat 54 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00178-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Elbers J.W.J.P., Burgemeester Franssenstraat 54 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00179-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coerver G., Caecilia-Gracht 8 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00179-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coerver G., Caecilia-Gracht 8 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00179-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coerver G., Caecilia-Gracht 8 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00179-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coerver G., Caecilia-Gracht 8 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00179-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coerver G., Caecilia-Gracht 8 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00181-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bach R., Agatha-Gracht 46 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00181-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bach R., Agatha-Gracht 46 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00181-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bach R., Agatha-Gracht 46 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00181-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bach R., Agatha-Gracht 46 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00181-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bach R., Agatha-Gracht 46 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00182-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Besaris G.L., Alexander-Eik 32 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Van algemeen belang is het behoud van de unieke natuur, vooral in het Vauputsdal.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De kruising van de BPL en de Vauputsbeek wordt zodanig gedimensioneerd dat er een doorlopende oever ontstaat zodat diersoorten de weg ongehinderd kunnen passeren. Door deze faunapassage blijft het ecologisch netwerk intact. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00182-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00439

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Besaris G.L., Alexander-Eik 32 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vooral in de wijk Kerkrade Gracht zal overlast worden ervaren door de verhoogde concentraties CO2 en fijnstof.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00182-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00441

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Besaris G.L., Alexander-Eik 32 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De geluidsbelasting in de wijk Gracht bereikt nu al bij zwakke wind of Z- tot ZW-wind de grens van het onaangename.
Antwoord:	Ter plaatse van de woningen in de wijk Gracht is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie zonder maatregelen met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een scherm van 6 meter hoogte is het reconstructie-effect teniet gedaan. □□Het “Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006” gaat uit van de “worst-case scenario” waarbij sprake is van meewindcondities tussen het wegverkeer en ontvanger (woningen). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00182-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Besaris G.L., Alexander-Eik 32 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wijk Gracht heeft 2 uitvalswegen op de Hamweg en 1 zeer kwetsbare, via een nauw kruispunt, richting Kerkrade West. Uit de thans gepresenteerde projectie van de Buitenring is niet te herleiden hoe de beide eerstgenoemde uitvalswegen ingepast zullen worden. Een beperking ten opzichte van de huidige situatie zou geheel onverantwoord zijn. De wijk moet voor nood- en hulpdiensten zonder beperking bereikbaar blijven en niet aangewezen zijn op een zeer kwetsbare verbinding.
Antwoord:	Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00182-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Besaris G.L., Alexander-Eik 32 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De kans is reëel dat de aanleg van de Buitenring in zijn huidige ontwerp de waarde van de huizen in de, sociaal toch al kwetsbare, wijk Gracht doet dalen. Daarmee dus ook de waarde van mijn huis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00183-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf Van Beurden M.W.H., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Verkeer
Zienswijze:	Reclamanten, woonachtig aan de de Nieuwenhagerheidestraat te Landgraaf maken bezwaar wat betreft de aanleg c.q .realisering van de op en afritten van de buitenring Landgraaf aan de Nieuwenhagerheidestraat. Tot op heden zijn zij door optreden van de gemeente Landgraaf in de veronderstelling gelaten dat deze op en afritten aan de Hoogstraat zouden komen,doordat de publicaties steeds werd gesproken over de Hoogstraat. Echter niets is minder waar. Het was dus voor recl schrikken toen wij de eerste tekeningen van de gemeente.Landraaf onder onze neus kregen. Het kan toch niet zo zijn,dat een Landgraafs gemeente raadslid zoals Dhr.Wolffs uitspraken doet in het Limburgs dagblad met de tekst:.ach"de bewoners aan de Nieuwenhagerheidestraat zijn toch al gewend aan het verkeer." Dus met andere woorden dan kunnen zij dit er ook nog bij krijgen. Dhr. Wolffs wil in zijn wijk geen toename van het verkeer dus werd er maar het plan bedacht om het naar ons te verplaatsen. En dat terwijl de Nieuwenhagerheidestraat nu al de totaal drukste overbelaste straat van Landgraaf is, en met alle nadelige gevolgen van dien. Dit is afscheperij en volksverlakering. Alstublieft beste Provincie trap hier toch niet in. Wij als gewone burgers zien het nut niet in,dat er twee op-en-afritten moeten komen zo kort bij elkaar liggend,nl aan de Reeweg en aan de Nieuwenhagerheidestraat,dit is in onze ogen puur geldverkwisting en onnodig.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Met passende maatregelen zal ervoor worden gezorgd dat de effecten van geluid en luchtkwaliteit op de leefomgeving binnen de wettelijk grenswaarden blijft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00183-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf Van Beurden M.W.H., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ons huis ligt precies l .40 meter exact gemeten vanaf de voordeur van de straat af. U kunt zich dan allicht voorstelen wat dit in de toekomst gaat betekenen als er 20.000 motorvoertuigen per etmaal(berekend volgens de gemeente landgraaf) gaan langskomen. Het vrachtverkeer zal ook verder toenemen dat van en naar Duitsland gaat. De situatie is nu al zo, dat het vrachtverkeer om 04.30 uur smorgens al begint te scheuren met hun losse aanhangbakken ,zodat de nachtrust geheel verstoord is en dat onze woning trilt en er scheuren ontstaan in de woning.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00183-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf Van Beurden M.W.H., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Wij vrezen voor gezondheidsprblemen; waardvermindering van ons huis, geluidsproblemen en andere schade als gevolg van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sangen F.M.E., Elisa-Gracht 11 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sangen F.M.E., Elisa-Gracht 11 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met auto en openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sangen F.M.E., Elisa-Gracht 11 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sangen F.M.E., Elisa-Gracht 11 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sangen F.M.E., Elisa-Gracht 11 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boekel A.M.W., Dorothea-Gracht 47 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boekel A.M.W., Dorothea-Gracht 47 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boekel A.M.W., Dorothea-Gracht 47 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boekel A.M.W., Dorothea-Gracht 47 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00471**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boekel A.M.W., Dorothea-Gracht 47 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen L.M.H., Calbertsweg 138 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen L.M.H., Calbertsweg 138 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen L.M.H., Calbertsweg 138 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen L.M.H., Calbertsweg 138 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00481**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen L.M.H., Calbertsweg 138 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz H., Calbertsweg 155 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz H., Calbertsweg 155 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz H., Calbertsweg 155 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz H., Calbertsweg 155 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz H., Calbertsweg 155 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kunz H.R., Dentgenbachweg 9 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kunz H.R., Dentgenbachweg 9 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kunz H.R., Dentgenbachweg 9 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kunz H.R., Dentgenbachweg 9 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kunz H.R., Dentgenbachweg 9 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sormani P., Henri Dunantstraat 445 6441XM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuurgebied gaat verdwijnen. Leefgebied dieren verdwijnt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sormani P., Henri Dunantstraat 445 6441XM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De Buitenring is niet nodig, de bereikbaarheid is thans voldoende.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sormani P., Henri Dunantstraat 445 6441XM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het uitzicht word minder aangenaam.
Antwoord:	De Buitenring ligt ter hoogte van de Henri Dunantstraat ingesneden, waardoor het uitzicht slechts in beperkte mate wordt verstoord door de weg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sormani P., Henri Dunantstraat 445 6441XM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Volgens reclamant wordt rust verstoord door toename van de geluidsbelasting.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sormani P., Henri Dunantstraat 445 6441XM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Wij willen geen Berlijnse muur!!!
Antwoord:	Om te voldoen aan de normen voor geluidhinder zijn ondermeer ter hoogte van de Henri Dunantlaan geluidschermen noodzakelijk. Ondanks de toepassing van geluidarm asfalt zijn hier schermen met een hoogte van 11 meter vanaf het niveau van de Buitenring noodzakelijk. Deze schermen worden aansluitend aan de wegberm geplaatst. Ter hoogte van de Henri Dunantstraat ligt de Buitenring ingesneden. Hierdoor wordt vanuit de omgeving de hoogte van het scherm niet als zodanig ervaren. De omgevingszijde van de schermen wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand.□Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is het scherm deels te vervangen door een luifel met een hoogte van maximaal 7 meter. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schrooijesteijn M.S.G., Kwikstaartstraat 31 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schrooijesteijn M.S.G., Kwikstaartstraat 31 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schrooijesteijn M.S.G., Kwikstaartstraat 31 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00191-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher N.W.J., Burgemeester Franssenstraat 25 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00191-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher N.W.J., Burgemeester Franssenstraat 25 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00191-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher N.W.J., Burgemeester Franssenstraat 25 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00191-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher N.W.J., Burgemeester Franssenstraat 25 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00191-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher N.W.J., Burgemeester Franssenstraat 25 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bouchaut J.E.L., Burgemeester Franssenstraat 23 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bouchaut J.E.L., Burgemeester Franssenstraat 23 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bouchaut J.E.L., Burgemeester Franssenstraat 23 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bouchaut J.E.L., Burgemeester Franssenstraat 23 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bouchaut J.E.L., Burgemeester Franssenstraat 23 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ubaghs T.C.W., Calbertsweg 39 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ubaghs T.C.W., Calbertsweg 39 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ubaghs T.C.W., Calbertsweg 39 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ubaghs T.C.W., Calbertsweg 39 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarae van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ubaghs T.C.W., Calbertsweg 39 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Herben K., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Herben K., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Herben K., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Herben K., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Herben K., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00195-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muris E.J.B., Lourdesstraat 4 6465BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00195-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muris E.J.B., Lourdesstraat 4 6465BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00195-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muris E.J.B., Lourdesstraat 4 6465BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00195-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00524

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muris E.J.B., Lourdesstraat 4 6465BM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00196-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00526

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stalman P.P., Caecilia-Gracht 27 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stalman P.P., Caecilia-Gracht 27 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stalman P.P., Caecilia-Gracht 27 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00197-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haagmans K.M.J., Calbertsweg 127 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00197-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haagmans K.M.J., Calbertsweg 127 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00197-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haagmans K.M.J., Calbertsweg 127 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00197-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haagmans K.M.J., Calbertsweg 127 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00197-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haagmans K.M.J., Calbertsweg 127 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00535**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hirtz M., Frederika-Gracht 53 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00536**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hirtz M., Frederika-Gracht 53 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00537**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hirtz M., Frederika-Gracht 53 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hirtz M., Frederika-Gracht 53 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hirtz M., Frederika-Gracht 53 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00540**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl H.A.E., Grachterstraat 63 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de natuur, onze bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl H.A.E., Grachterstraat 63 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl H.A.E., Grachterstraat 63 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl H.A.E., Grachterstraat 63 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl H.A.E., Grachterstraat 63 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00545**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit bij deze voor het behoud van het (unieke) stukje natuur dat vernietigd dreigt te worden, de bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00546**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben van mening dat Kerkrade op dit moment goed te bereiken is met de auto en het openbaar vervoer (bus, trein en taxi). Kerkrade heeft deze weg absoluut niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00547**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant en andere personen die in de buurt wonen van de Buitenring. Dit vormt een gezondsheidsrisico. Reclamant houdt de provincie daarvoor aansprakelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00551**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn bedrijfspand sterk doen dalen. Voor die waardedaling stel ik u bij deze reeds aansprakelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00562**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00200-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00564**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Ritorro Vastgoed BV , Postbus 5052 6401GB te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dat zal het leef- en woonklimaat negatief beinvloeden, waardoor het pand onvermijdelijk in waarde zal zakken. Ook hiervoor stel ik u bij deze reeds aansprakelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kneip E.V., Dentgenbachweg 5 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingen derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kneip E.V., Dentgenbachweg 5 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kneip E.V., Dentgenbachweg 5 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kneip E.V., Dentgenbachweg 5 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donders D.G., Lourdesstraat 17 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donders D.G., Lourdesstraat 17 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donders D.G., Lourdesstraat 17 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. .□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donders D.G., Lourdesstraat 17 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donders D.G., Lourdesstraat 17 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken T., Agatha-Gracht 11 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken T., Agatha-Gracht 11 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00560**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken T., Agatha-Gracht 11 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken T., Agatha-Gracht 11 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken T., Agatha-Gracht 11 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00565**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen L.H.G., St. Bernadettestraat 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen L.H.G., St. Bernadettestraat 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen L.H.G., St. Bernadettestraat 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen L.H.G., St. Bernadettestraat 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen L.H.G., St. Bernadettestraat 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Overigens zijn de tuin, de buurt en de wijk van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen H.J., Lourdesstraat 31 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen H.J., Lourdesstraat 31 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen H.J., Lourdesstraat 31 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen H.J., Lourdesstraat 31 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen H.J., Lourdesstraat 31 6465BL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00208-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00580

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kersten P.W.M., Dentgenbachweg 12 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00209-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 00586

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Gebiedscommissie Westelijke Mijnstreek , Daniken 1 6174RA te Sweikhuizen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het kader van de ontwikkeling van het project "Hellingen Schinnen-Spaubeek", een project□dat is uitgevoerd in samenwerking met de gemeente Schinnen, Beek en Nuth en het□Waterschap Roer en Overmaas, is eens te meer noodzaak gebleken voor de aanleg van een□ecopassage tussen het hellingengebied en het Geleenbeekdal.□Een en ander zou aan de oost-rand van het bedrijventerrein Breinder en in verbinding□daarmee nog een optie kunnen zijn. Ander reële mogelijkheden lijken te ontbreken.□Langs deze weg vraag ik vriendelijk uw aandacht voor deze problematiek en verzoek ik u,□waar mogelijk, bij schaal, maat en uitvoering van de aansluiting van de A76 op de Buitenring□Parkstad hiermee redelijk te doen worden.
Antwoord:	De voormalige zandgroeven tussen Spaubeek, Schinnen en Nuth vormen een belangrijke schakel in de ecologische verbinding tussen het Geleenbeekdal en Centraal Plateau. De rijksinfrastructuur (spoorlijn en A76) vormen op dit moment een barrière in deze verbinding. Vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) worden deze knelpunten op termijn opgelost. Bij de aansluiting Nuth op de BPL wordt hier nadrukkelijk op geanticipeerd. Ter hoogte van het kasteel Reijmersbeek wordt de bestaande landbouwtunnel zodanig omgevormd dat het geschikt wordt als faunapassage, daarnaast een nat-droogpassage ter plaatse van de beek onder de A76. In het verlengde daarvan zijn ook passages opgenomen onder de toe- en afritten van de nieuwe aansluiting. Rondom deze passages en in het verlengde van het bronnenbosje wordt nieuwe natuur ontwikkeld aan de zuidzijde van de A76 (zo`n 5 hectare). Daarmee wordt niet alleen de gewenste ecopassage gerealiseerd, maar ook nieuwe natuur. De ecopassage is opgenomen in het inpassingsplan middels de aanduiding `specifieke vorm van natuur - faunapassage` (sn-fp). De nieuwe natuur, incl bronnenbosje, is bestemd als `natuur` (N).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Strijthagen-Spronck E., St. Jozefstraat 11 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Strijthagen-Spronck E., St. Jozefstraat 11 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Strijthagen-Spronck E., St. Jozefstraat 11 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Strijthagen-Spronck E., St. Jozefstraat 11 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Strijthagen-Spronck E., St. Jozefstraat 11 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00211-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cornips A.O., St. Jozefstraat 26 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00211-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cornips A.O., St. Jozefstraat 26 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00211-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cornips A.O., St. Jozefstraat 26 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00211-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cornips A.O., St. Jozefstraat 26 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00212-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waasdorp M., Burgemeester Franssenstraat 37 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00212-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waasdorp M., Burgemeester Franssenstraat 37 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00212-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waasdorp M., Burgemeester Franssenstraat 37 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00212-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00596**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waasdorp M., Burgemeester Franssenstraat 37 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters A.J.H., Krichelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters A.J.H., Krichelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters A.J.H., Krichelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters A.J.H., Krichelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters A.J.H., Krichelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerritsen J.L., Massabiellestraat 17 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerritsen J.L., Massabiellestraat 17 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerritsen J.L., Massabiellestraat 17 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerritsen J.L., Massabiellestraat 17 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze F.C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze F.C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze F.C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze F.C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze F.C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00219-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lunenberg R.H.G., Constantijn-Eik 19a 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00219-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lunenberg R.H.G., Constantijn-Eik 19a 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00219-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lunenberg R.H.G., Constantijn-Eik 19a 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00219-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lunenberg R.H.G., Constantijn-Eik 19a 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00219-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lunenberg R.H.G., Constantijn-Eik 19a 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00220-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00616**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00220-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00618**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□

Hoofdzienswijze: **00220-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00220-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00220-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems-Pijls A.H. .W.M., Kanariestraat 56 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems-Pijls A.H. .W.M., Kanariestraat 56 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems-Pijls A.H. .W.M., Kanariestraat 56 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00222-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Petri P.M.M., Nagelbeek 15 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij deze wil ik mijn bezorgdheid kenbaar maken over de toekomstige mogelijkheden voor voetgangers en fietsers om zicht te verplaatsen in het gebied tussen het bedrijventerrein De Breinder te Schinnen en de Kasteelhoeve Reymersbeek te Nuth (tunneltje onder A76 en Hoeververveldpad bijvoorbeeld). Kan het tunneltje onder de A76 bij het kleine Maria kapelletje aan de Nutherweg en bij die Kasteelhoeve blijven bestaan voor fietsers en voetgangers?
Antwoord:	Zowel voor voetgangers als voor fietsers blijven de routes in het gebied tussen het bedrijventerrein de Breinder en Kasteel Reymersbeek intact. Ook het tunneltje onder de A76 blijft gehandhaafd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00222-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Petri P.M.M., Nagelbeek 15 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Verder wilde ik graag Uw aandacht voor het verkeerslawaai van de A76 in dat gebied en het gebied van daaruit richting tunnel A76 te Nagelbeek en Nutherweg te Schinnen. Zouden geluidsschermen daar mogelijk zijn?
Antwoord:	De BPL wordt bij Nuth aangesloten op de A76 middels een turboverkeersplein. Voor deze nieuwe aansluiting is een wijziging van de A76 nodig. Het betreft een wijziging aan de A76, aansluiting Nuth km 9.80 - km 11.35. De A76 wordt echter alleen gewijzigd door de aanleg van toe- en afritten van de A76 naar het turboverkeersplein. Alleen voor die wijzigingen is nagegaan welke geluidmaatregelen nodig en financieel doelmatig zijn. Het inpassingsplan heeft geen betrekking op de tracédelen van de A76, die niet worden gewijzigd in verband met de aanleg van de Buitenring. De vraag of vanwege die andere tracédelen van de A76 geluidmaatregelen moeten worden getroffen valt dan ook buiten het bestek van deze procedure. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00223-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroon F., Krichelbergsweg 25 6466AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00223-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroon F., Krichelbergsweg 25 6466AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00223-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroon F., Krichelbergsweg 25 6466AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00223-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroon F., Krichelbergsweg 25 6466AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00223-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroon F., Krichelbergsweg 25 6466AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00224-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz van Lierop A.B.A. .R., St. Joannesstraat 31 6465BG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00224-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz van Lierop A.B.A. .R., St. Joannesstraat 31 6465BG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00224-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz van Lierop A.B.A. .R., St. Joannesstraat 31 6465BG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00224-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz van Lierop A.B.A. .R., St. Joannesstraat 31 6465BG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00224-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everhartz van Lierop A.B.A. .R., St. Joannesstraat 31 6465BG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00225-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mager H.J.M., St. Jozefstraat 38 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00225-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mager H.J.M., St. Jozefstraat 38 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00225-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mager H.J.M., St. Jozefstraat 38 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00225-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mager H.J.M., St. Jozefstraat 38 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00225-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00645**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mager H.J.M., St. Jozefstraat 38 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00227-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen-Smeets R.M.P., John Erkensstraat 27 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00227-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00647**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen-Smeets R.M.P., John Erkensstraat 27 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00227-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen-Smeets R.M.P., John Erkensstraat 27 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00227-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen-Smeets R.M.P., John Erkensstraat 27 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het uitzicht en het landschap worden aangetast.
Antwoord:	Ter hoogte van de Henri Dunantstraat wordt de Buitenring ingesneden. Hierdoor blijft het uitzicht vanuit de flats aan de Henri Dunantstraat op het dal van de Merkelbekerbeek behouden.□□De afweging van alternatieven heeft plaatsgevonden in het kader van het bestuurlijk standpunt Voorkeurstrace dat in 2008 ter inzage heeft gelegen. In dat document is gemotiveerd aangegeven waarom voor de noordelijke variant is gekozen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het is door meerdere instanties onderzocht een aangetoond dat er over 25 jaar veel minder□mensen zullen wonen in Parkstad en omgeving. Hetgeen wordt veroorzaakt door het sterven□van de mensen die deel uitmaken van de "vergrijzing", waar ik zelf ook deel van uit maak.□Ook worden er minder kinderen geboren.□In het geheel zullen er dus straks veel minder mensen en dus minder autos op de weg zijn.□Ook is het economisch voordeel dat de aanleg van de weg zal brengen, heel klein en staat in□geen verhouding tot de kosten die de aanleg met zich mee zal brengen.□Kosten die door ons burgers moeten worden gedragen.□De weg zal gemiddeld 5 tot 6 minuten in tijd gaan opbrengen. Ook dit is geen reden om tot de□aanleg over te gaan.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□De uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring zijn inderdaad relatief laag in vergelijking met infrastructuurprojecten die een groot capaciteitsknelpunt op het wegennet oplossen. De MKBA laat echter wel degelijk een, zij het bescheiden, positieve uitkomst zien. Vanuit maatschappelijk-economisch perspectief is sprake van een zinvolle investering. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er zijn alternatieven voorhanden: zoals het verbeteren van de huidige toevoerwegen,.Maatregel ingen zoals het goedkoper maken van het openbaar vervoer zal zeker ook het aantalautos doen afnemen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vervolgens mijn bezwaren tegen de lus van de Ringweg langs Brunssum Noord. Door de hoogbouw is bevolkingsdichtheid in Brunssum Noord hoog. Dit leidt vaak tot geluidsoverlast etc. Het geeft een gevoel van weinig ruimte en weinig rust. Die onrust wordt versterkt doordat de wijk precies gelegen is onder de aanvliegroute van de AWACS. Meerdere malen per uur worden we gehinderd door het lawaai dat deze vliegtuigen veroorzaken en wordt onze lucht ernstig vervuild door de kerosine. De gevolgen daarvan voor de gezondheid, zijn lang en breed onderzocht en aangetoond. De nieuwe weg zal voor nog meer CO2 en fijnstof zorgen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Achter de hoogbouwflats, richting Merkelbeek, ligt dat mooi stukje natuur. Deze natuur is dringend nodig, zelfs een voorwaarde, om onze wijk leefbaar te houden. In Uw gewijzigde versie, wordt het Bronnenbosje gespaard. Echter de natuur zal onherstelbare schade worden toegedaan.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De geluidschermen ontnemen het uitzicht.
Antwoord:	Om te voldoen aan de normen voor geluidhinder zijn ondermeer ter hoogte van de Henri Dunantlaan geluidschermen noodzakelijk. Ondanks de toepassing van geluidarm asfalt zijn hier schermen met een hoogte van 11 meter vanaf het niveau van de Buitenring noodzakelijk. Deze schermen worden aansluitend aan de wegberm geplaatst. Ter hoogte van de Henri Dunantstraat ligt Buitenring ingesneden. Hierdoor wordt vanuit de omgeving de hoogte van het schermt niet als zodanig ervaren. De omgevingszijde van de schermen wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is het scherm deels te vervangen door een luifel met een hoogte van maximaal 7 meter. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers- Esser M.E., Henri Dunantstraat 47 6441XB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, ook de gewijzigde versie, zal mijn inziens een ramp gaan betekenen voor onze wijk en voor het milieu in zijn geheel. Ik verzoek U daarom dringend om deze weg niet aan te leggen en al zeker niet ten Noorden van onze wijk.
Antwoord:	Bij het ontwerp van de Buitenring als geheel zijn alle gevolgen voor de omgeving beschouwd. Zo is er onderzocht gedaan naar schadelijke gevolgen voor ecologie en natuur, en zijn bij aantasting hiervan compenserende maatregelen getroffen (bijv herplant). Tevens is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het verkeer op de Buitenring. Daar waar te hoge geluidsbelastingen werden geconstateerd, zijn geluidsreducerende maatregelen genomen. De inpassing van de gehele Buitenring is afgestemd met de Gemeentelijke Welstandscommissie. Daarmee is getracht om alle nadelige gevolgen van de komst van de Buitenring voor de omwonenden tot een minimum te beperken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rigolle D., St. Corneliusstraat 5 6465BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rigolle D., St. Corneliusstraat 5 6465BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rigolle D., St. Corneliusstraat 5 6465BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rigolle D., St. Corneliusstraat 5 6465BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rigolle D., St. Corneliusstraat 5 6465BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Godschalk J.H., Krichelbergsweg 22 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Godschalk J.H., Krichelbergsweg 22 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Godschalk J.H., Krichelbergsweg 22 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Godschalk J.H., Krichelbergsweg 22 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Godschalk J.H., Krichelbergsweg 22 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00232-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Simons J.W.M., St. Jozefstraat 45 6467AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00232-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Simons J.W.M., St. Jozefstraat 45 6467AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00232-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Simons J.W.M., St. Jozefstraat 45 6467AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00232-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Simons J.W.M., St. Jozefstraat 45 6467AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M.J.G., Burgemeester Franssenstraat 43 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M.J.G., Burgemeester Franssenstraat 43 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M.J.G., Burgemeester Franssenstraat 43 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M.J.G., Burgemeester Franssenstraat 43 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M.J.G., Burgemeester Franssenstraat 43 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00234-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hezik E.H., Calbertsweg 9 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00234-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hezik E.H., Calbertsweg 9 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00234-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hezik E.H., Calbertsweg 9 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00234-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hezik E.H., Calbertsweg 9 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00234-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hezik E.H., Calbertsweg 9 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00235-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steins B.P.H., Grachterstraat 111 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00235-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steins B.P.H., Grachterstraat 111 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00235-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steins B.P.H., Grachterstraat 111 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00235-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steins B.P.H., Grachterstraat 111 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00235-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steins B.P.H., Grachterstraat 111 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nowosielska M.B., Kanariestraat 40 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nowosielska M.B., Kanariestraat 40 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nowosielska M.B., Kanariestraat 40 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nowosielska M.B., Kanariestraat 40 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nowosielska M.B., Kanariestraat 40 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00237-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas J., Lourdesstraat 130 6465BR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosnjke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00237-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas J., Lourdesstraat 130 6465BR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00237-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas J., Lourdesstraat 130 6465BR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00237-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas J., Lourdesstraat 130 6465BR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00237-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas J., Lourdesstraat 130 6465BR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruijn-Schleepen J.A.M.G., Kievitstraat 19 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruijn-Schleepen J.A.M.G., Kievitstraat 19 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00703**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruijn-Schleepen J.A.M.G., Kievitstraat 19 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00704**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruijn-Schleepen J.A.M.G., Kievitstraat 19 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bruijn-Schleepen J.A.M.G., Kievitstraat 19 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goerke D.H.O., Frederika-Gracht 9 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goerke D.H.O., Frederika-Gracht 9 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goerke D.H.O., Frederika-Gracht 9 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goerke D.H.O., Frederika-Gracht 9 6465CR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eggen- Zimmer J.G., Henri Dunantstraat 579 6441XS te brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de aanleg van de Buitenring, ook tegen de gewijzigde versie. Ik ben bewoonster van de hoogbouwflat in de Henri Dunantstraat, aan de "seniorenkant". Iedere keer als naar buiten kijk, of buiten kom geniet ik van de mooie natuur aan de voorkant van ons flatgebouw. Ik ben er tegen dat deze natuur wordt vernietigd voor de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eggen- Zimmer J.G., Henri Dunantstraat 579 6441XS te brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant heeft bezwaar tegen de plaatsing van een geluidswal in de Henri Dunantstraat, omdat het niet mooi en onvoldoende effectief is.
Antwoord:	Om te voldoen aan de normen voor geluidhinder zijn ondermeer ter hoogte van de Henri Dunantlaan geluidschermen noodzakelijk. Ondanks de toepassing van geluidarm asfalt zijn hier schermen met een hoogte van 11 meter vanaf het niveau van de Buitenring noodzakelijk. Deze schermen worden aansluitend aan de wegberm geplaatst. Ter hoogte van de Henri Dunantstraat ligt de Buitenring ingesneden. Hierdoor wordt vanuit de omgeving de hoogte van het schermt niet als zodanig ervaren. De omgevingszijde van de schermen wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is het scherm deels te vervangen door een luifel met een hoogte van maximaal 7 meter.

Hoofdzienswijze: **00244-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de mooie en gezonde natuur, onze bosrijke omgeving en talrijke ontspanningsmogelijkheden en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00244-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Zoals U weet is Kerkrade goed te bereiken met zowel auto als openbaar vervoer en ben ik van mening dat deze uitbreiding niet nodig is om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00244-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00738**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Tevens zal dit ten koste gaan van het huidige en rustige patroon van onze omgeving.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00244-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal er een grotere uitstoot van CO2 en fijnstof plaatsvinden met alle gezondheidsrisico`s voor omwonenden van dien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00244-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de grotere overlast zal de rust verdwijnen. Kortom, de aanleg van deze Buitenring zal niet enkel gezondheidsrisicos met zich meebrengen maar ook geluidshinder die het leef- en woonklimaat niet in de positieve zin zullen beïnvloeden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor

zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00244-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00741

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Satory M.J., Grasweide 9 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de grotere overlast zal de waarde van mijn huis dalen omdat het rustige karakter uiteindelijk zal verdwijnen door het toenemende verkeer.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00246-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mahr J.J.G., Grachterstraat 127 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00246-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mahr J.J.G., Grachterstraat 127 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00246-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mahr J.J.G., Grachterstraat 127 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00246-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mahr J.J.G., Grachterstraat 127 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik betwijfel of de Buitenring de positieve gevolgen heeft die de provincie hieraan toeschrijft.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	ik heb geen totaal overzicht (van de inpassing) van de buitenring. maar als ik het stuk weg van Nuth/Brunssum bekijk dan vind ik het "knooppunt" Amstenrade een onzorgvuldige gedachte (het is alleen maar verplaatsen van de verkeersdrukte).
Antwoord:	In bijlage 3 Afweging aansluiting Allee uit Deelrapport 4B, Bijlagen Verkeerskundig onderzoek, zijn de stappen weergegeven waarmee aansluiting Allee is ontwikkeld. De aansluiting verplaatst niet slechts verkeersstromen, maar wikkelt verkeersstromen af tussen de kernen van Amstenrade, Oirsbeek en Hoensbroek onderling en richting Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant vraagt zich af of juist is dat een geluidswal wordt geplaatst van 11 meter hoog en 650 meter lang. Dit scherm is onaanvaardbaar hoog.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Op grond van de landschappelijke inpassing kan er, indien nodig, worden afgeweken van het plaatsen van de geluidsschermen die op grond van het doelmatigheidscriterium moeten worden toegepast. De voorgestelde geluidsschermen wijken echter niet af van de gemiddelde hoogte van geluidschermen die recentelijk worden gerealiseerd vanwege wegverkeerslawaai. Er is echter sprake van een uitzondering, namelijk een geluidsscherm met een hoogte van 11 m (nabij de flats in Brunssum). Voor deze geluidsschermen wordt een nader onderzoek uitgevoerd naar het toepassen van een ander schermtype, namelijk een luifelscherm.□□CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring tast het landelijke karakter van Limburg aan.
Antwoord:	Met de keuze voor een trace dicht op het stedelijk gebied van Hoensbroek, Brunssum, Heerlen en Kerkrade en met een zorgvuldige landschappelijke inpassing wordt optimaal recht gedaan aan het landelijke karakter van Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Besteed een deel van het geld voor bepaalde knelpunten in het wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De afweging, waaraan financiële middelen worden besteed, is een bestuurlijke. De bij de Buitenring betrokken bestuurlijke partijen hebben besloten de middelen aan de Buitenring te besteden, omdat is gebleken dat alleen de aanleg van de Buitenring in de voorgestane vorm (2x2 en 100 km/u) het afgesproken doelbereik kan genereren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Besteed het in de mensen die hier wonen, verbeter het leefklimaat.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onlangs kwam ik terug van Eindhoven ik ben toen bij Born van de autobaan gegaan en via de B56n (Duitsland) terug gereden een goed alternatief voor Brunssum.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagedoren B., Agnes Huynstraat 1 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is moed voor nodig om met de informatie van nu (vergrijzing, leegstand,doelgroep van de tourist e.d.) tot herziening van het besluit te komen.
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt voor kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lochtman Jongen M.F.W., Elisa-Gracht 54 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lochtman Jongen M.F.W., Elisa-Gracht 54 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lochtman Jongen M.F.W., Elisa-Gracht 54 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lochtman Jongen M.F.W., Elisa-Gracht 54 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00757**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lochtman Jongen M.F.W., Elisa-Gracht 54 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage - Van Weersch J.M., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage - Van Weersch J.M., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	WKerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00764**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage - Van Weersch J.M., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage - Van Weersch J.M., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Passage - Van Weersch J.M., Burgemeester Franssenstraat 60 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W.W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W.W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00777**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W.W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W.W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W.W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00257-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00785**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metaalgieterij van Gilse , Parallelweg 4A 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waareen uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die□toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00257-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00786**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metaalgieterij van Gilse , Parallelweg 4A 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00257-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00788**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metaalgieterij van Gilse , Parallelweg 4A 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00257-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00790**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metaalgieterij van Gilse , Parallelweg 4A 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00259-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuitmaker R.J., Dorothea-Gracht 31 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00259-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuitmaker R.J., Dorothea-Gracht 31 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00259-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuitmaker R.J., Dorothea-Gracht 31 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00259-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuitmaker R.J., Dorothea-Gracht 31 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00259-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuitmaker R.J., Dorothea-Gracht 31 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00260-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00802**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Aannemersbedrijf Winkens , Hoogenboschweg 31 6442PT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voordeze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke rmgstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00260-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00805**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Aannemersbedrijf Winkens , Hoogenboschweg 31 6442PT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00260-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00810**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Aannemersbedrijf Winkens , Hoogenboschweg 31 6442PT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00260-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00813**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Aannemersbedrijf Winkens , Hoogenboschweg 31 6442PT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00260-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00831**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Aannemersbedrijf Winkens , Hoogenboschweg 31 6442PT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Boven alles willen wij u aanmoedigen met de impassingsplannen van deze buitenring. Hoewel er soms moeilijke beslissingen en ingrepen noodzakelijk zijn is dit stuk asfalt van essentieel belang voor de economische toekomst van Parkstad Limburg. Wij kijken er naar uit de weg in gebruik te nemen. Het bedrijfsleven in Parkstad vertrouwt op uw inzet.
Antwoord:	Wij onderschrijven uw standpunt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers A.K., Grachterstraat 51 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers A.K., Grachterstraat 51 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers A.K., Grachterstraat 51 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers A.K., Grachterstraat 51 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers A.K., Grachterstraat 51 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □

Hoofdzienswijze: **00264-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00827**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Grausbouw BV , Postbus 160 6440AD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00264-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00835**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Grausbouw BV , Postbus 160 6440AD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00264-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00838**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Grausbouw BV , Postbus 160 6440AD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00264-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00840**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Grausbouw BV , Postbus 160 6440AD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst zet cliënt grote vraagtekens bij de nut en noodzaak van de in het geding zijnde weg. Gelet op de demografische ontwikkelingen en verdere vergrijzing in Zuid Limburg, in het bijzonder in de regio Parkstad Limburg c.q. Brunssum is een 4 baans autoweg totaal overbodig.□Recent CWI onderzoek toonde aan dat er na 2010 geen banengroei c.q. bevolkingstoename in Zuid Limburg meer zal plaatsvinden. Ook recent CBS onderzoek bevestigt dit.□De noodzaak van economische en structuurversterkende motieven zijn door bevolkingskrimp□achterhaald.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□□□Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een snelweg 100 km met 2x2 rijstroken is zeker voor Brunssum niet nodig.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verwacht cliënt dat alle vrachtverkeer, vanaf de A2 richting Landgraaf de kortere verbinding via de B58 en de N274 zal nemen. Daardoor is het Brunssum-Noord tracé voor dit wegverkeer ook volkomen overbodig.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt betwijfelt in ernstige mate of het door u omschreven hoofddoel (vgl. pagina 15 van het ontwerpplan) wordt gehaald.
Antwoord:	De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00843**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt verwacht van u, als provinciaal bestuur, meer initiatieven om alternatieven met bestaande wegen alsnog serieus te bestuderen. Hij denkt dan aan het volgende: a. De aansluiting van de A2 via Nieuwstadt en de nieuwe autoweg B58 vanaf de N297 over Duits gebied naar de N274 en dan richting N22; b. De aansluiting vanaf de A2 langs Sittard, via de N276 en de N580 naar de N274 en dan richting N299; c. De aansluiting vanaf de A2 langs Sittard via de N276 en het Zuid Tracé in Brunssum. Cliënt veronderstelt dat de alternatieven onder a. en b. uit financieel en milieuhygiënisch oogpunt veel voordeliger zijn. Alternatief c blijkt dat het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) , tracé zuidelijk om Brunssum, met aanpassingen bij de Rembrandtlaan, gebruikt kan worden. Uit de samenvatting Tracénota/Mer blijkt dat het Tracé zuidelijk om Brunssum het MMA is. Dat onder druk van AfNorth en voorbijgaand aan bevolkingsinspraak, beide Brunssum Zuidvarianten worden geblokkeerd, ervaart cliënt als zeer ondemocratisch. Dit klemt temeer daar het onzeker is of AfNorth ter plaatse gevestigd blijft.
Antwoord:	De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur ten noorden van Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voorbijgaand aan het MMA komt u nu met een voor cliënt verrassend bestuurlijk standpunt, te weten het tracé ten noorden van Brunssum (vgl. afbeelding 3.8 op blz. 36).. Cliënt vindt dit ongeloofwaardig. De door u gebezigde slogan: "Planning van een nieuw weggedeelte dient zo weinig mogelijk mensen tot last te zijn!", acht cliënt ongeloofwaardig.
Antwoord:	De tracekeuze is aan de orde geweest in het bestuurlijk standpunt Voorkeurstrace dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Hierin is de keuze van het Voorkeurstrace gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00863**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Uw keuze heeft een groot aantal nadelen ten opzichte van het Zuid Tracé. Immers, door het Noord Tracé worden veel meer inwoners van Brunssum benadeeld omdat in de omgeving van dat tracé veel meer mensen wonen waarvan het woon/leefklimaat in negatieve zin wordt beïnvloed.
Antwoord:	De tracekeuze is aan de orde geweest in het bestuurlijk standpunt Voorkeurstrace dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Hierin is de keuze van het Voorkeurstrace gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00866**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het Noord Tracé worden veel meer inwoners van Brunssum benadeeld omdat in de omgeving van dat tracé veel meer mensen wonen zodat bij meer mensen sprake is van gezondheidsrisicos. Er dreigt cumulatie van overlast. In dit kader ook het lawaai en C02uitstoot van de AWACS-vliegtuigen.□Ook is het noordelijk tracé veel langer dan het zuidelijk tracé. Verkeer doet er langer over waardoor er meer CO2 en geluidhinder is te verwachten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de vervuilende invloed van vliegtuigen. Maar ook de vervuilende stoffen vanuit het buitenland. □□ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder zijn de effecten op natuur en landschap groot. Door de Noord variant zal er prachtige natuur verdwijnen en de toegankelijkheid van groengebieden zoals de Brunssummerheide en de Tevenerheide voor de wijkbewoners een stuk minder worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de overwegend heersende westelijke windrichting zal er grotere luchtverontreiniging en geluidsoverlast door het verkeer ontstaan, vooral voor de inwoners van Brunssum Noord/Oost.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt onder meer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Meteorologische gegevens ten behoeve van de luchtkwaliteitsberekeningen worden ieder jaar door het ministerie van VROM bekendgemaakt. Ten behoeve van de luchtberekeningen voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring - Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens uit maart 2009. Ook bij de berekening van de geluidsbelasting is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 rekening gehouden met de metereologische omstandigheden, waaronder de windrichting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een 4 baans autosnelweg waar 100 kilometer per uur mag worden gereden levert voor de inwoners in de flats van Brunssum-Noord en in het bungalowpark De Kling, waar cliënt woont, extra nadelige gevolgen voor hun leefbaarheid op. Indien de weg onverhoopt toch wordt aangelegd, kan ter plaatse naar de mening van cliënt slechts een maximale snelheid van 80 km worden getolereerd.
Antwoord:	Bij een snelheidsregime van 80 km/uur op de Buitenring ontstaan aantrekkelijke alternatieve routes over het onderliggende wegennet waarvan het verkeer gebruik maakt in plaats van gebruik te maken van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00266-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest ook voor waardevermindering van zijn woning.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00847**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00848**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds F.G., Burgemeester Franssenstraat 34 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds F.G., Burgemeester Franssenstraat 34 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds F.G., Burgemeester Franssenstraat 34 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds F.G., Burgemeester Franssenstraat 34 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00846**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds F.G., Burgemeester Franssenstraat 34 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00270-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00855**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Plalloy MTD BV , Postbus 3035 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.□□Deze ontsluiting zal ons als bedrijf helpen om de kosten van transport te verminderen, een□bedrag becijferd op ongeveer 500.000 Euro per jaar. Deze besparing wordt gerealiseerd omdat de aanrijdtijd korter zal zijn. Verder zal zwaar transport via de buitenring worden afgehandeld en niet door de woonwijken rijden.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00270-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00872**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Plalloy MTD BV , Postbus 3035 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan□het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het□aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het□regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00270-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00875**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Plalloy MTD BV , Postbus 3035 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten.□Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00270-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00876**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Plalloy MTD BV , Postbus 3035 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de□B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00271-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00850**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bronneberg J.W., Constantijn-Eik 21 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00271-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bronneberg J.W., Constantijn-Eik 21 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00271-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bronneberg J.W., Constantijn-Eik 21 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00271-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bronneberg J.W., Constantijn-Eik 21 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00271-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bronneberg J.W., Constantijn-Eik 21 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00859**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijkers A.G.M.J., Grachterstraat 37 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00860**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijkers A.G.M.J., Grachterstraat 37 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00862**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijkers A.G.M.J., Grachterstraat 37 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijkers A.G.M.J., Grachterstraat 37 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijkers A.G.M.J., Grachterstraat 37 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00861**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oomen D.A.E., Agatha-Gracht 8 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als wij dit geweten hadden waren wij nooit hier komen wonen, nu is woon/werkverkeer goed te doen na aanlegzouden wij meer tijd kwijt zijn aan woon/werkverkeer. Helemaal omrijden om op A76 en N282 te komen.
Antwoord:	Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk gaat er daardoor niet op achteruit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen G.M.L., St. Jozefstraat 30 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00886**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen G.M.L., St. Jozefstraat 30 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen G.M.L., St. Jozefstraat 30 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen G.M.L., St. Jozefstraat 30 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen G.M.L., St. Jozefstraat 30 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00275-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schutten-Bertholet J.W.A., Calbertsweg 37 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00275-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00882**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schutten-Bertholet J.W.A., Calbertsweg 37 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00275-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schutten-Bertholet J.W.A., Calbertsweg 37 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00275-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schutten-Bertholet J.W.A., Calbertsweg 37 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00275-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schutten-Bertholet J.W.A., Calbertsweg 37 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00276-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00899**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rodaboulevard , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke rmgstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00276-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00900**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rodaboulevard , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00276-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00901**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rodaboulevard , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00276-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00902**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rodaboulevard , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□□

Hoofdzienswijze: **00277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leppink P.J.E., Truytstraat 44 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leppink P.J.E., Truytstraat 44 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00891**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leppink P.J.E., Truytstraat 44 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leppink P.J.E., Truytstraat 44 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Withag T.H.I., St. Joannesstraat 18 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Withag T.H.I., St. Joannesstraat 18 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Withag T.H.I., St. Joannesstraat 18 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Withag T.H.I., St. Joannesstraat 18 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00898**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Withag T.H.I., St. Joannesstraat 18 6465BH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00279-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boden M., Dentgenbachweg 14 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00903**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waarom kan men niet onder de Merkelbekerstraat door???Dit zou veel frustratie wegnemen, omdat hierdoor de vergezichten, en het ruime blikveld niet gehinderd wordt (een brug moet er toch komen) Met deze plannen word zowel het speerveldje (waar veel gebruik van wordt gemaakt) alsook de groenvoorziening die de leefbaarheid in wijk bevordert vernietigd.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt, kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant trekt het nut en de noodzaak van de nieuwe weg in twijfel, terwijl de overlast behoorlijk zal toenemen (geluidhinder, fijnstof en aantasting van groen enz.)
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00911**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bereikbaarheid deze is op het moment misschien niet ideaal, maar met aanpassingen aan de bestaande toe en afvoerwegen moet dit op te lossen zijn.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vergrijzing, daar de jeugd veelal wegtrekt naar de steden is er zo dadelijk werkgelegenheid voldoende , dus geen noodzaak hier mensen naar toe te lokken met een weg. (laat tenminste de oostelijke mijnstreek een groene oase blijven).
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. De provincie verwacht wel dat de Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Hiermee zal de Buitenring , een naar verwachting zeer bescheiden bijdrage, leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Leefbaarheid, deze werd al aangetast toen de basis in Geilenkirchen weer geactiveerd werd, met enorme geluidsoverlast en fijnstof, en uitstoot van kerosine en wat niet meer zei.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Hasseld B.A., Klingbemden 150 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering, deze zal in de meeste gevallen inderdaad afnemen dwz alles wat wij opgebouwd hebben, en dat dat dmv goed onderhoud e.d. op een vaste waarde is gekomen wordt nu ondermijnd door de aanleg van deze wegen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen G.M., Grachterstraat 82 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen G.M., Grachterstraat 82 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen G.M., Grachterstraat 82 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00907**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen G.M., Grachterstraat 82 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gorissen G.M., Grachterstraat 82 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00282-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00910**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Dentgenbach , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke rmgstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00282-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00913**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Dentgenbach , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00282-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00915**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Dentgenbach , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00282-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00919**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Dentgenbach , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries-Coenjaartz M.M., Dorothea-Gracht 10 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries-Coenjaartz M.M., Dorothea-Gracht 10 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries-Coenjaartz M.M., Dorothea-Gracht 10 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring veroorzaakt een toename van de concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de leefomgeving van reclamant. Dit vormt een gezondsheidsrisico.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries-Coenjaartz M.M., Dorothea-Gracht 10 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries-Coenjaartz M.M., Dorothea-Gracht 10 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden. Dit heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00284-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00925**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens koepel IBK Kerkrade , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke rmgstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00284-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00926**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens koepel IBK Kerkrade , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00284-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00927**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens koepel IBK Kerkrade , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00284-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00928**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens koepel IBK Kerkrade , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00285-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoang V.M. ., Dentgenbachweg 16 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grissen H.H.P., Kaalheidersteenweg 7 6466AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grissen H.H.P., Kaalheidersteenweg 7 6466AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grissen H.H.P., Kaalheidersteenweg 7 6466AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grissen H.H.P., Kaalheidersteenweg 7 6466AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grissen H.H.P., Kaalheidersteenweg 7 6466AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00287-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00935**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Smebo , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00287-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00936**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Smebo , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00287-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00938**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Smebo , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00287-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **00942**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Smebo , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00287-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01239**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Smebo , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kerkrade kan uiteindelijk alleen overleven door de Buitenring, dat zullen ook de tegenstanders van de Buitenring uiteindelijk moeten inzien!
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00941**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem H.H., Grachterstraat. 66 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem H.H., Grachterstraat. 66 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem H.H., Grachterstraat. 66 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem H.H., Grachterstraat. 66 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slechtriem H.H., Grachterstraat. 66 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ponse R.P.J., Birgitta-Gracht 20 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ponse R.P.J., Birgitta-Gracht 20 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ponse R.P.J., Birgitta-Gracht 20 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ponse R.P.J., Birgitta-Gracht 20 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ponse R.P.J., Birgitta-Gracht 20 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00290-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnberg advocaten namens Druten , Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Fanchamps T., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Hofwegen J., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Kroes J., Krichelbergsweg 31 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Langner H., Krichelbergsweg 17 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Maats M., Krichelbergsweg 33 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Obers P., Krichelbergsweg 15 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bijgevoegd is een rapport van Aelmans uit 2008 betreffende de Tracenota/MER UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Hierbij wordt ingegaan op de alternatieven 2.1 en 2.2..
Antwoord:	Het aangedragen alternatieve tracé is voor de provincie om meerdere redenen niet aanvaardbaar. Het tracé vormt een grotere doorsnijding van het Vauputsdal, zowel qua lengte als qua ligging. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is in het Inpassingsplan ervoor gekozen om het tracé van de BPL te bundelen met de overige stedelijke functies (bebouwing). Het alternatieve tracé laat deze bundeling los, waardoor het tracé een grotere impact op het landschap heeft. Daarnaast is het alternatieve tracé geprojecteerd op het Rijksmonument Tunnel Hamweg wat hierdoor zou verdwijnen. Ook heeft de verschuiving van het tracé in oostelijke richting tot gevolg dat enkele woningen tussen de Kerkradersteenweg en Herenanstelerweg niet kunnen blijven bestaan. □□Om deze redenen acht de provincie het voorgestelde tracé geen verbetering ten opzichte van het tracé uit het Inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00290-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnberg advocaten namens Druten , Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Fanchamps T., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Hofwegen J., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Kroes J., Krichelbergsweg 31 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Langner H., Krichelbergsweg 17 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Maats M., Krichelbergsweg 33 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Obers P., Krichelbergsweg 15 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de eerste plaats valt op dat bij de geluidsberekeningen het `ontvangerpunt` op de woning van□cliënten niet is gesitueerd op de achtergevel van cliënten, maar midden in de woning (rapport□10A, Overzicht ontvangerpunten; de woning van cliënten heeft daarop nr. 02638). Kennelijk heeft□men over het hoofd gezien dat de woning naar achteren is uitgebouwd. De werkelijke geluidsbelasting is daardoor hoger dan het rapport aangeeft.
Antwoord:	Uit een nadere beschouwing is inderdaad gebleken dat het punt niet op de maatgevende gevel is gesitueerd en in werkelijkheid verder naar de BPL toe ligt, maar niet verder dan ontvangerpunt 02639 (Krichelbergsweg 15a). Overeenkomstig ontvangerpunt 02639 zal de verwachte geluidbelasting ter plaatse van de woning aan de Krichelbergsweg 15 niet meer dan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB bedragen. Aangezien de geluidsbelasting op de gevel van de woning aan de Krichelbergsweg 15a representatief is voor de geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant zijn voldoende hogere waarden vastgesteld in verband met het inpassingsplan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00290-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnberg advocaten namens Druten , Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Fanchamps T., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Hofwegen J., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Kroes J., Krichelbergsweg 31 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Langner H., Krichelbergsweg 17 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Maats M., Krichelbergsweg 33 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Obers P., Krichelbergsweg 15 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In de tweede plaats is in het ontwerp-inpassingsplan de geluidswal gesitueerd op het perceel van cliënten. Cliënten kunnen daarmee niet instemmen. Het tracé zal derhalve in elk geval zodanig gesitueerd moeten worden dat geluidswerende voorzieningen buiten het perceel van cliënten kunnen worden aangelegd.
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Het ontwerp (toepassing van steile taluds) is wel dusdanig aangepast dat het ruimtebeslag op betreffende percelen zoveel mogelijk wordt ontzien. Uit het oogpunt van de Wet geluidhinder dient ter hoogte van de Krichelbergsweg een geluidwerende voorziening geplaatst te worden. Tevens ligt het tracé van de Buitenring op deze locatie verdiept. De verdiepte ligging inclusief de plaatsing van de geluidwerende voorzieningen bepalen grotendeels het het gereserveerde ruimtebeslag. Verschuiving van het tracé ter plekke van de Krichelbergsweg heeft grote consequenties voor onder andere de onderdoorgang ter hoogte van de Kaalheidersteenweg (minimaal zes meter onder de bestaande weg), de ligging van de aansluiting ter hoogte van Gaiapark, het bergingsbezinkbassin in het Hamdal, etc.. Aangezien een verschuiving van het trace zowel vertikaal als horizontaal niet mogelijk is, worden een aantal percelen geraakt. Het wegontwerp (toepassing van steile taluds) van het vastgestelde plan is dusdanig aangepast dat het ruimtebeslag op betreffende percelen behoorlijk wordt beperkt en slechts een deel vna de gronden vna indieners zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. Een klein gedeelte van de gronden van het perceel aan de Krichelbergsweg 25A te Kerkrade is benodigd voor de realisering van de Buitenring. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indieners. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.Een klein gedeelte van de gronden van het perceel aan de Krichelbergsweg 17 te Kerkrade is benodigd voor de realisering van de Buitenring. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indieners. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.Een klein gedeelte van de gronden van het perceel aan de Krichelbergsweg 29 te Kerkrade is benodigd voor de realisering van de Buitenring. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indieners. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.Een klein gedeelte van de gronden van het perceel aan de Krichelbergsweg 31 te Kerkrade is benodigd voor de realisering van de Buitenring. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indieners.

Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□Voor het perceel aan de Krichelbergsweg nummer 15 geldt dat de gronden voor de realisatie van de Buitenring, na aanpassing van het wegontwerp niet langer zijn benodigd.□□Voor de percelen aan de Krichelbergsweg nummers 6 en 33 geldt dat de gronden niet benodigd waren voor realisatie van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00290-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnberg advocaten namens Druten , Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Fanchamps T., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Hofwegen J., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Kroes J., Krichelbergsweg 31 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Langner H., Krichelbergsweg 17 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Maats M., Krichelbergsweg 33 6466AP te Kerkrade Wijnberg advocaten namens Obers P., Krichelbergsweg 15 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de derde plaats valt het cliënten op dat in de Tracénota/MER in 2008 nog sprake was van een□geluidsbelasting tussen de 63 en 68 dB (zie de als bijlage bijgevoegde zienswijze van 14 juli 2008,□blz. 3). Volgens deelrapport lOa zou nu echter sprake zijn van veel lagere waarden (zie Bijlage 2□van dit deelrapport). Gelet op het feit dat de weg nog net zo is gesitueerd als in 2008 (zo deze niet nog dichterbij de woning van cliënten is gesitueerd) is deze verminderde geluidsbelasting zonder nadere uitleg voor cliënten onbegrijpelijk.
Antwoord:	Een vergelijking tussen beide stukken is niet mogelijk vanwege een gewijzigd wegontwerp, gewijzigd verkeersmodel en een groter detailniveau.□

Hoofdzienswijze: **00291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach W.T.E., Dorothea-Gracht 21 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach W.T.E., Dorothea-Gracht 21 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00951**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach W.T.E., Dorothea-Gracht 21 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00952**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach W.T.E., Dorothea-Gracht 21 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach W.T.E., Dorothea-Gracht 21 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00956**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hornung Elsbergen S.S.E.J., Daniel-Eik 6 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hornung Elsbergen S.S.E.J., Daniel-Eik 6 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hornung Elsbergen S.S.E.J., Daniel-Eik 6 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hornung Elsbergen S.S.E.J., Daniel-Eik 6 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hornung Elsbergen S.S.E.J., Daniel-Eik 6 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00293-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00958

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Weerden F., Calbertsweg 33 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De reden die wij aanvoeren is dat door de aanleg van deze Buitenring de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast wordt dat het leef- en woonklimaat negatief beinvloed zal worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00293-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00962

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Weerden F., Calbertsweg 33 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Hierdoor zal ook de waarde van mijn huis danig doen zakken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balsamo B., Daniel-Eik 15 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur,
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balsamo B., Daniel-Eik 15 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet"nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balsamo B., Daniel-Eik 15 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balsamo B., Daniel-Eik 15 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balsamo B., Daniel-Eik 15 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00969**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein Stalman G., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein Stalman G., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein Stalman G., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00973**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein Stalman G., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein Stalman G., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Amkreutz J.F.L., Kwikstaartstraat 19 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Amkreutz J.F.L., Kwikstaartstraat 19 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Amkreutz J.F.L., Kwikstaartstraat 19 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Amkreutz J.F.L., Kwikstaartstraat 19 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Amkreutz J.F.L., Kwikstaartstraat 19 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00298-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.E.M., Burgemeester Franssenstraat 58 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00298-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.E.M., Burgemeester Franssenstraat 58 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00298-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.E.M., Burgemeester Franssenstraat 58 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00298-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.E.M., Burgemeester Franssenstraat 58 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00298-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.E.M., Burgemeester Franssenstraat 58 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00299-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **00984**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Stadtverwaltung Aachen , FB 61/30 52058 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Die Stadt Aachen ist von der Führung des Buitenrings Parkstad Limburg in seinem südlichen Teilabschnitt zwischen Kerkrade und Heerlen betroffen.□Hierzu wurden bereits mehrere Gesprache mit Ihnen geführt, deren Ergebnis ich lieber als eine erste Stellungnahme der Stadt Aachen wiederholen möchte.□Die Stadt Aachen hat sich in all ihren bisherigen Gremienberatungen gegen eine Realisierung der westlich von Bleijerheide auf den Buitenring stossenden geplanten B258n ausgesprochen. Die Stadt Aachen geht davon aus, dass diese neueStrasse nicht gebaut werden wird.□Ich bitte deshalb zu berücksichtigen, dass die Leistungsfahigkeit des geplanten Buitenrings Parkstad Limburg ohne die genannte B258n auf Aachener Stadtgebiet nachgewiesen und gewahrleistet ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De Buitenring is ook noodzakelijk in het geval de B258n niet aangelegd wordt. De verkeersintensiteiten zijn ook zonder de B258n dusdanig dat de Buitenring gerealiseerd dient te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00299-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **00987**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Stadtverwaltung Aachen , FB 61/30 52058 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nach den bisher vorliegenden Aussagen ist die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N 281 in der dargestellten Form des Kreisverkehres nicht geeignet, die dortigen Verkehre ohne B 258 n auf Aachener Stadtgebiet abzuwickeln. Für die Funktionsfahigkeit eines Buitenrings ist die Leistungsfähigkeit an diesem Punkt aber nachzuweisen. Sollte dies nicht der Fall sein, halte ich dies für einen Mangel innerhalb des Planverfahrens. Ich bitte darum, diese Stellungnahme im weiteren Planverfahren zu berucksichtigen und würde mich freuen, wenn eine gute Lösung für die Gestaltung dieses Knotenpunktes gefunden werden könnte. Aus Sicht der Stadt Aachen ist die von Ihnen bereits innerhalb des Planverfahrens skizzierte Lösung der Führung des Buitenrings als bevorrechtigte Strasse in Richtung zur A 76 eine solche zielführende Variante.
Antwoord:	De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Druten J.J.W., Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Druten J.J.W., Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Druten J.J.W., Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Druten J.J.W., Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Druten J.J.W., Krichelbergsweg 6 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00301-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00998

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte is het reconstructie-effect teniet gedaan waardoor er geen sprake zal zijn van een afname van de leefbaarheid in het betreffende woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00301-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01154

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor (RED. door toename geluidsoverlast) dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 ontbreken van nut en noodzaak). De motivering van de ring is veruit onvoldoende, houdt in geen enkel opzicht rekening met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Mans-Dijkstal en de lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan (zie bijlage 3 Onbehoorlijk bestuur).
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook moet mij van het hart dat de gegevens, methoden en modellen die gebruikt zijn ter onderbouwing van het inpassingsplan, een grote warboel zijn.
Antwoord:	Reclamant heeft deze stelling ook niet onderbouwd. Het is dan ook niet duidelijk waar reclamant op doelt. Overigens is de stelling ook niet juist. Wij zijn van mening dat alle onderzoek op een juiste en orderlijke wijze zijn uitgevoerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg `Toetsing op doelbereik & MKBA (juni 2010) worden nut en noodzak van de weg helder beargumenteerd. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl. op het gebied van geluidsbeperking, emissie beperking en beperking visuele hinder, waaronder: een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog en zoab op de Schanserweg;
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het woon- en leefklimaat wordt aangetast door geluidhinder en visuele hinder.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Uit het oogpunt van geluidhinder kan ter plaatse volstaan worden met een geluidwerende voorziening met een hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De besluitvorming is onvoldoende gebaseerd op feiten en er heeft een onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden. De besluitvorming is daarom in strijd met:□- het zorgvuldigheidsbeginsel;□- het motiveringsbeginsel;□- het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot t.g.v. geluidsoverlast dus een aantasting van ons directe leefmilieu. □□
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De

verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gaarne ontvang ik bericht van het verschijnen van het definitieve inpassingsplan Buitenring.
Antwoord:	Bekendmaking van het Inpassingsplan zal via de reguliere weg van bekendmaking in de gebruikelijke media gebeuren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen□

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.
Antwoord:	Nut en noodzaak van de Buitenring zijn naar ons oordeel voldoende aangetoond in het rapport van Ecorys.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Ecorys rapport van juni 2010 biedt een onvoldoende onderbouwing van nut en noodzaak van de Buitenring.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Nut en noodzaak van de Buitenring zijn naar ons oordeel voldoende aangetoond in het rapport van Ecorys. Uit het rapport blijkt duidelijk dat de Buitenring voldoet aan de doelstellingen die de provincie met de verbinding beoogt en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de hiervoor benodigde investering.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros.□□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat:□□baten totaal 377□kosten totaal 613□□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Er is conform de richtlijnen, rekening gehouden maatschappelijke kosten en baten van veranderingen in emissies (fijn stof, stikstofdioxide en koolstofdioxide) en geluid. De aantasting en doorsnijding van natuur wordt conform wettelijke voorschriften gecompenseerd en/of gemitigeerd. De kosten voor deze maatregelen zijn opgenomen in de MKBA□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt, komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen.□□De verwachting dat de overige alternatieven minder scoren op doelbereik staat niet op zichzelf. Deze conclusie is gebaseerd op de kwalitatieve beschrijving van het doelbereik en de maatschappelijke kosten en baten in de paragrafen 5.2 t/m 5.4. Uit deze paragrafen blijkt dat de overige alternatieven minder goed scoren op doelbereik. Ook de baten/kostenverhouding zal lager uitvallen dan het geoptimaliseerde voorkeurstracé.□□Voor wat betreft de opzet van het rapport wordt aangesloten bij de vraag van de Commissie m.e.r.. In haar toetsingsadvies vraagt zij, rekening houdend met de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, nut en noodzaak nader te onderbouwen en vervolgens te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Uit deelrapport 4A Verkeerskundig onderzoek blijkt dat een vormgeving met 2x2 rijstroken gewenst is vanuit verkeerskundige overwegingen (o.a. verkeersintensiteiten, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid). In het verkeerskundig onderzoek zijn de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit verwerkt.□□Daarnaast wordt in deelrapport 3 Toetsing aan doelbereik & MKBA geconcludeerd dat de BPL voldoet aan de doelstellingen en resulteert in een positieve baten-/kostenverhouding. In het rapport wordt geconcludeerd dat de vormgeving met 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/uur hier in zeer sterke mate aan bijdraagt. Op basis van de conclusies uit dit deelrapport deelt de provincie de mening dan ook niet dat de overige alternatieven gunstiger uit zullen pakken dan het geoptimaliseerde voorkeurstracé.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jeske R., Knieberglaan 21 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkten wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Holscher T.H.J., Elisa-Gracht 56 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Holscher T.H.J., Elisa-Gracht 56 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Holscher T.H.J., Elisa-Gracht 56 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Holscher T.H.J., Elisa-Gracht 56 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Holscher T.H.J., Elisa-Gracht 56 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00996**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts R.M.E., St. Eugeniusstraat 25 6465BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00303-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 00997

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts R.M.E., St. Eugeniusstraat 25 6465BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00303-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01001

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerts R.M.E., St. Eugeniusstraat 25 6465BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **00999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wind A.M.J., Kwikstaartstraat 69 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wind A.M.J., Kwikstaartstraat 69 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wind A.M.J., Kwikstaartstraat 69 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wind A.M.J., Kwikstaartstraat 69 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wind A.M.J., Kwikstaartstraat 69 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00306-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weelen J.A.H., Burgemeester Franssenstraat 18 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	We pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke en ook rustige omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00306-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weelen J.A.H., Burgemeester Franssenstraat 18 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade (en haar industriegebieden) is meer dan goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade en Parkstad, met zijn vergrijzende inwoners, heeft deze weg 4 strooks weg met 100 km p/u echt niet nodig om goed bereikbaar te zijn! De huidige voorzieningen (met mogelijk enkele kleine aanpassingen) voldoen in ruime mate aan het aanbod nu en in de toekomst.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00306-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weelen J.A.H., Burgemeester Franssenstraat 18 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	We pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00306-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weelen J.A.H., Burgemeester Franssenstraat 18 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00306-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weelen J.A.H., Burgemeester Franssenstraat 18 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust en onze gezondheid (door o.a. geluidshinder en verhoogde CO2) in onze buurt/wijk danig aangetast worden hetgeen het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balack C., Drievogelstraat 10 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balack C., Drievogelstraat 10 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van alleen de Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk dus danig aangetast worden dat de overlast het woon- en leefklimaat negatief zal beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01024**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Balack C., Drievogelstraat 10 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als de Buitenring gebouwd word moet dus ook de Parallelweg gebouwd worden. Zonder deze weg zal de verkeersoverlast vooral in de Drievogelstraat flink stijgen door aan- en afrijdendverkeer van de Gracht.
Antwoord:	De verkeersintensiteiten op de route Drievogelstraat - Industriestraat nemen af als gevolg van de aanleg van de Buitenring inclusief parallelweg. Woonwijk de Gracht blijft via de parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Hierdoor ontstaat geen verkeerstoename op de spoorwegovergang van de Grachterstraat en op de Drievogelstraat. Op de parallelweg wordt tussen woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia een verbod voor vrachtverkeer ingesteld zodat de Gracht niet door doorgaand vrachtverkeer wordt belast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek F.J., Burgemeester Franssenstraat 20 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	We pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke en ook rustige omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek F.J., Burgemeester Franssenstraat 20 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade (en haar industriegebieden) is meer dan goed te bereiken met de auto en het Openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam B&W Kerkrade alsmede Burgemeester Som□zelf in zijn "droom"-brrief aan alle Kerkraadse bewoners. Kerkrade en Parkstad, met zijn□vergrijzende inwoners, heeft deze weg 4 strooks weg met 100 km p/u echt niet nodig om□goed bereikbaar te zijn! De huidige voorzieningen voldoen in ruime mate aan het aanbod nu□en in de toekomst.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek F.J., Burgemeester Franssenstraat 20 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	We pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek F.J., Burgemeester Franssenstraat 20 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruitenbeek F.J., Burgemeester Franssenstraat 20 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust en onze gezondheid (door o.a. geluidshinder□en verhoogde CO2) in onze buurt/wijk danig aangetast worden hetgeen het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01020**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dreesens H.F.J.M., Burgemeester Franssenstraat 14 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dreesens H.F.J.M., Burgemeester Franssenstraat 14 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dreesens H.F.J.M., Burgemeester Franssenstraat 14 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dreesens H.F.J.M., Burgemeester Franssenstraat 14 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dreesens H.F.J.M., Burgemeester Franssenstraat 14 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00310-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds T.H.P., Burgemeester Franssenstraat 31 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00310-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds T.H.P., Burgemeester Franssenstraat 31 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00310-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds T.H.P., Burgemeester Franssenstraat 31 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00310-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds T.H.P., Burgemeester Franssenstraat 31 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00310-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenaerds T.H.P., Burgemeester Franssenstraat 31 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o,a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hikspoors P.A.H., Agatha-Gracht 45 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hikspoors P.A.H., Agatha-Gracht 45 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hikspoors P.A.H., Agatha-Gracht 45 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hikspoors P.A.H., Agatha-Gracht 45 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hikspoors P.A.H., Agatha-Gracht 45 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00312-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01037**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijntjens E.H., Grasweide 28 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00312-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijntjens E.H., Grasweide 28 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00312-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijntjens E.H., Grasweide 28 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00312-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijntjens E.H., Grasweide 28 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00312-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleijntjens E.H., Grasweide 28 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lurken T.H., Massabiellestraat 25 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lurken T.H., Massabiellestraat 25 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01044**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lurken T.H., Massabiellestraat 25 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lurken T.H., Massabiellestraat 25 6465BJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00314-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pelzer H., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00314-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pelzer H., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00314-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pelzer H., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00314-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pelzer H., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00314-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pelzer H., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zaf de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feddersen J., Frederika-Gracht 28 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feddersen J., Frederika-Gracht 28 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock G.J.W., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock G.J.W., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock G.J.W., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock G.J.W., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Persoon H.J.F., Birgitta-Gracht 14 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Persoon H.J.F., Birgitta-Gracht 14 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Persoon H.J.F., Birgitta-Gracht 14 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Persoon H.J.F., Birgitta-Gracht 14 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Persoon H.J.F., Birgitta-Gracht 14 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00318-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.J.M., Birgitta-Gracht 21 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00318-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.J.M., Birgitta-Gracht 21 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00318-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.J.M., Birgitta-Gracht 21 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondhe.d. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarme gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00318-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.J.M., Birgitta-Gracht 21 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huts danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00318-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.J.M., Birgitta-Gracht 21 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood P.H.M., Birgitta-Gracht 12 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur en bosrijke omgeving en derhalve om aanpassing van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur. Tevens zal stijging van het verkeer uit de richting Kerkrade via de N300 richting Avantis nog meer geluid en uitstoot veroorzaken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood P.H.M., Birgitta-Gracht 12 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed bereikbaar. Gehanteerde argumenten voor bereikbaarheid van toeristische attracties zoals Mondo Verde, Gaiapark en Continium vind ik zwaar overtrokken, deze locaties zijn met de huidige infrastructuur prima bereikbaar.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood P.H.M., Birgitta-Gracht 12 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de N300 volgens het huidige inpassingsplan zal de waarde van mijn woning doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood P.H.M., Birgitta-Gracht 12 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Aanleg van de N300 volgens het huidige inpassingsplan zal de leefbaarheid van de wijk Gracht sterk negatief beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood P.H.M., Birgitta-Gracht 12 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Behoudens dat de handhaving van een tweebaans-versie i.p.v. 4 baans volgens meerdere informatiebronnen ruimschoots aan de behoefte voldoet, is er mijns inziens tevens geen bezwaar de N300 zo maximaal mogelijk naar de grens met Duitsland te verplaatsen zodat de overlast voor het overgrote deel van de wijk Gracht sterk wordt gereduceerd.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Verdere verplaatsing richting Duitse grens is ter plekke niet mogelijk, omdat het gebied aldaar EHS-gebied is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huijnen J.M.P., Grasweide 20 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zullen er mogelijk verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in mijn leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen, die in de Oostelijke Mijnstreek toch al hoger liggen dan landelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen in Nederland. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met het voorkeursalternatief de concentraties NO2 en PM10 langs de onderzochte wegen in alle zichtjaren onder de grenswaarden blijven. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer bepaalt dat het inpassingsplan niet mag leiden tot het overschrijden van de grenswaarden die zijn opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Voor CO2 is in deze bijlage geen grenswaarde opgenomen. CO2 is daarom ook niet in het niet in het luchtkwaliteitsonderzoek betrokken voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huijnen J.M.P., Grasweide 20 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door bovenstaande redenen zou de waarde van mijn huis mogelijk verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huijnen J.M.P., Grasweide 20 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring zal de rust door de geluidshinder mogelijk danig worden aangetast in onze straat, wat het leef/en woonklimaat negatief beinvloed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giepmans-Roubroeks W.H., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giepmans-Roubroeks W.H., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01077**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giepmans-Roubroeks W.H., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid, Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giepmans-Roubroeks W.H., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giepmans-Roubroeks W.H., Dorothea-Gracht 19 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruijn J.L., Kievitstraat 26 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruijn J.L., Kievitstraat 26 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruijn J.L., Kievitstraat 26 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruijn J.L., Kievitstraat 26 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruijn J.L., Kievitstraat 26 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00323-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens J.R., Nieuwstraat 62b 6462GL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00323-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens J.R., Nieuwstraat 62b 6462GL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00323-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens J.R., Nieuwstraat 62b 6462GL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00323-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01084**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens J.R., Nieuwstraat 62b 6462GL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00323-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens J.R., Nieuwstraat 62b 6462GL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagendorp D.J., Frederika-Gracht 29 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosiijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagendorp D.J., Frederika-Gracht 29 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagendorp D.J., Frederika-Gracht 29 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagendorp D.J., Frederika-Gracht 29 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagendorp D.J., Frederika-Gracht 29 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Op 24 juni jl. ontving ik schriftelijke informatie over onder meer het tracé van de Buitenring ter hoogte van Brunssum - Noord en meer specifiek ter hoogte van Klingstraat 16. Deze informatie is volstrekt onvoldoende om een goed beeld te vormen van het project. Ik verwacht van de provincie dat zij op korte termijn nadere informatie beschikbaar stelt.
Antwoord:	Alle door de indiener van de zienswijze gevraagde informatie was beschikbaar in de stukken, die vanaf 17 juni 2010. ter inzage hebben gelegen en digitaal beschikbaar zijn gesteld. De provincie heeft in de aanloop naar de informatiedagen, als extra service, een informatieve apostille bij een nieuwsbrief verstuurd. In deze apostille werden de informatiedagen van 2 en 3 juli aangekondigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is kennelijk niet gekeken naar de mogelijkheid om direct vanaf de A2 onder Born of via de aansluiting Urmonderbaan het verkeer te leiden naar de N276 en de N274 alwaar het eerste deel van de BPL ook uitkomt. Het voordeel is dat deze wegen al reeds bestaan, er relatief weinig bewoning is en er dus voor relatief weinig geld en problemen aan de hoofddoelstelling kan worden voldaan. Het niet behoeven aan te leggen van een turboverkeersplein bij Nuth, en het voorkomen van problemen bij Vaesrade, Amstenrade en het tracé rond Brunssum -Noord tot aan de N274 zou een grote bijdrage /ijn aan de verbetering van de economische positie en de verkeersleefbaarheid van de/e regio. Ook de andere kant van het tracé richting N281 verdient de BPL als autosnelweg door het dicht bebouwd stedelijk gebied geen schoonheidsprijs. Het ligt mijns inziens in de lijn der verwachting dat verkeer komende uit noordelijke richting over de A2 met bestemming Avantisterrein of Aken zal kiezen voor de A76/N281 en niet 25 km extra zal gaan omrijden via de BPL. Het lokale verkeer zal ook minder gebruik maken van de BPL dan in het inpassingsplan wordt aangegeven omdat de weg een beperkt aantal op- en afritten heeft, hetgeen weer noodzakelijk is om de weg als 100 km/u autosnelweg te handhaven
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en

substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 00328-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09654

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De B258n wordt in dit kader ook genoemd als zinvolle ontwikkeling in de regio, echter de locatie en vormgeving moet nog nader worden onderzocht. Er was slechts sprake van een 2x1 baans weg met t.o.v. de BPL een lage verkeersbelasting. Volgende de laatste informatie is het Landesbetrieb Strassenbau N U per per überhaupt niet meer voornemens om de B258n aan te sluiten op de BPL. De L42n vormt een nieuwe verbinding tussen Landgraaf en Geilenkirchen waarmee deze een "optimale verbinding tussen Nederland en Duitsland" moet worden. Op grond van welke verkeersintensitciten is de aansluiting van deze weg op de BPL te□verantwoorden en welke relatie heeft deze weg met de BPL?
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ In het ontwerp van de aansluiting van de Buitenring op de Reeweg in Landgraaf is ook rekening gehouden met een mogelijke aansluiting van de L42n/Randweg Abdissenbosch op dit punt. Deze weg is relatief makkelijk aan te sluiten op deze aansluiting. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Diverse malen wordt gewezen op het grensoverschrijdende Avantis European Science□and Business Park en de samenwerking van de ziekenhuizen van Maastricht en Aachen.□Er wordt gesteld dat de BPL zal bijdragen aan de bereikbaarheid van de universiteit (van Aachen?). Echter niet is onderbouwd hoe de BPL kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid. Er zijn thans goede verbindingen en de BPL gaat ook niet verder dan de N281.□De kernen Brunssum, Landgraaf en Kerkrade hebben plannen voor nieuw stedelijk gebied wordt gesteld. Het is de schrijvers van het ontwerp - inpassingsplan kennelijk ontgaan dat deze kernen tot de krimpregio`s behoren en er de komende jaren op grote schaal woningen zullen worden afgebroken. Wederom geeft deze stelling geen basis voor aanleg van de BPL.
Antwoord:	De B258n is een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Deze verbinding zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid van Aachen met Parkstaf Limburg.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal . Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Dat de aanleg van de BPL m.e.r. -plichtig is, is duidelijk, echter de m.e.r. is gekoppeld aan de corridor die door de Provincie Limburg is aangegeven in een Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Het (voorkeurs)tracé is hiermee in grote lijnen aangegeven en de m.e.r. bepaalt mede of realisatie mogelijk is. Merkwaardig dat het in het MER opgenomen Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) met name bij Brunssum, Kerkrade en Nuth niet door GS is overgenomen, maar dat economie, toerisme verwachtingen, bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak belangrijker zijn voor Gedeputeerde Staten (GS). Naar mijn mening is er geen enkel onderbouwd maatschappelijk draagvlak aangetoond. De aantasting van (woon)milieu, natuur en landschap tracht men kennelijk door extra maatregelen (kostbare oplossingen) te verzachten.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De belangrijkste hoofdkenmerken zijn dat de weg wordt uitgevoerd in een standaardprofiel van 2x2 rijstroken met middengeleider en een ontwerpsnelheid van 100 km/u. De onderbouwing hiervoor is zeer vaag. Het is kennelijk zo dat niet de verkeersintensiteitmetingen en hieraan gekoppelde prognoses het aantal motorvoertuigen per etmaal bepalen, maar dat is geoptimaliseerd naar aantallen van meer dan 25.000 voertuigen per etmaal om het 2x2 rijstroken profiel te rechtvaardigen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de onderbouwing wordt de indruk gewekt dat al het verkeer in de regio Parkstad Limburg van de BPL gebruik zal gaan maken en dat daarmee de intensiteiten op het bestaande wegennet fors zullen gaan afnemen. Het is echter een illusie te denken dat verkeer van b.v. Brunssum - Ccentrum naar Heerlen of verkeer van Landgraaf naar Hoensbroek gebruik gaat maken van de BPL.Het oplossen van enkele bestaande knelpunten zal zeker betere resultaten geven dan een BPL aanleggen, waarmee weer nieuwe knelpunten worden geïntroduceeerd die daarna voor veel geld moeten worden opgelost
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring blijft landschappelijk en stedebouwkundig gezien een monsterlijk geheel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring met de kunstwerken is inderdaad een ingreep in het landschap. Deze ingreep is gebaseerd op de nut en noodzaak van de Buitenring. In het omgevingsplan is een pakket aan maatregelen opgenomen om de Buitenring landschappelijk in te passen. De architectuurvisie bevat richtlijnen voor de architectonische vormgeving van de kunstwerken. Met toepassing van het omgevingsplan en architectuurvisie wordt een goede landschappelijke en architectonische inpassing gerealiseerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorkeursalternatief van GS begint bij Nuth met een turbo-rotonde, waarvoor zoals bekend, eigenlijk niet voldoende ruimte is en ook niet geheel valt binnen de corridor. De snelheid op de rotende zal teruglopen tot minder dan 50 km/u en dit op een weg waar het verkeer aankomt met 100 km/u. Creëert men hier niet een reeds te voorzien nieuw knelpunt? Deze oplossing is evenmin gunstig voor het Natura 2000 gebied Geleenbeekdal waarvoor GS al bezig is de effecten te minimaliseren. Vervolgens wordt bij Vaesrade de MMA genegeerd, want er wordt gekozen voor een nieuw stuk weg. Dit laatste kost wat meer geld en het heeft wat grotere gevolgen voor de natuur en het landschap, doch GS geeft hier de voorkeur aan. Het tracé gaat verder langs Amstenrade. Hier krijgen de automobilisten op de BPL vanwege de maaiveldligging een fraai uitzicht op het beschermd dorpsgezicht in het open landelijk gebied, terwijl de bewoners de lasten van het autoverkeer zullen ervaren.
Antwoord:	Het turbo-verkeersplein van Nuth wordt gerealiseerd als uitwisselingspunt tussen Buitenring, A76 en onderliggend wegennet. Het is in Nederland zeer gebruikelijk dat een stroomweg, zoals de Buitenring, eindigd bij een kruispunt met verkeerslichten waar de snelheid lager ligt dan op de stroomweg zelf. Het verkeersplein is aan de hand van uitvoerige dynamische modelering onderzocht. Hierin is gebleken dat het verkeersplein niet zorgt voor een nieuw knelpunt zoals gesteld in de zienswijze. De oplossing doorkruist inderdaad een deel van het Natura2000 gebied van het Geleenbeekdal, maar zorgt door een compacte vormgeving en het ontbreken van een parallelle structuur voor de meest beperkt mogelijke aantasting. In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen. Bij Amstenrade ligt de weg ingesneden in het landschap. Bewoners van de wijk kijken dus niet direct op de weg. Bij de Allee ligt het bestaande maaiveld twee meter lager waardoor de weg hier minder verdiept ligt, dan direct naast de wijk. Ook op deze locatie ligt de Buitenring echter nog steeds vier meter verdiept. Van een maaiveldligging bij Amstenrade is dus geen sprake. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder gaat de BPL naar Brunssum. Ook hier negeert GS de MMA met een duidelijke voorkeur voor de zuidelijke variant, want zegt GS, "het noordelijk tracé ondersteunt het belang van de ringstructuur die de weg behoort te krijgen" en "door dit tracé verdwijnt het doorgaande verkeer uit de kern van Brunssum". Geldt dit laatste ook niet voor de zuidelijke variant? Bovendien is de redenering dat een ringweg een ringstructuur moet hebben een te simpel argument om een tracékeuze te maken, waarbij dan vervolgens MMA`s worden genegeerd. Natuur wordt onnodig vernield, archeologische monumenten ondergespit en landschappelijke patronen doorbroken. Waar is hier de onderbouwing en het draagvlak om de MMA te negeren? Het tracé via Brunssum-Zuid scoort het beste op de aspecten natuur, omgeving, woon- en leefmilieu volgens het MER inclusief aanvullingen.
Antwoord:	Het alternatief Brunssum-noord biedt betere ontsluitingsmogelijkheden op de N274 en N276, zonder de kern Brunssum te belasten. Ook is de reistijdwinst in het Voorkeursalternatief groter dan in het MMA. In de afweging tussen het Voorkeurstracé en het meest milieuvriendelijk alternatief is de waardevolle betekenis van de natuurgebieden waaronder het Bronnenbos meegenomen. Aan de positievere effecten voor verkeer en economie en het woon- en leefmilieu in Brunssum is in dit geval echter een zwaarder gewicht toegekend. Er is verder bezien in hoeverre het Bronnenbos ontzien kan worden. In het natuurcompensatieplan is opgenomen op welke wijze negatieve effecten op de aanwezige natuur gemitigeerd dan wel gecompenseerd worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dan blijken er ook nog intentieafspraken van de gemeente Brunssum met JFC Headquarters (=NATO). Inhoud en waarde van deze afspraken worden niet vermeld. Het is trouwens ongepast en ongebruikelijk dat een gemeente Brunssum met JFC HQ dergelijke intentie- afspraken kan maken. Er wordt gestreefd om een aantal voorzieningen te verplaatsen naar het kazernegebied, aangezien dit de zuidelijke variant van de BPL zou blokkeren. Blijkbaar is JFC HQ zo belangrijk dat de BPL wordt aangepast aan hun wensen, ook al kost dit veel extra geld, een stuk vernietiging van natuurgebied en blijvende overlast voor veel Brunssemse burgers. Het is echter volkomen onduidelijk is hoe lang JFC HQ nog in Brunssum c.q. in Nederland blijft. Ook JFC HQ moet bezuinigen in de komende jaren en de NATO heeft al reeds een begin gemaakt met het uitvoeren van een personele bezuinigingsoperatie. De gemeente Brunssum heeft ook intentieafspraken met een projectontwikkelaar gemaakt met betrekking tot bouw van een zorghotel op het terrein van het gesloopte klooster (Huize Tieder). De gemeente Brunssum heeft medio april 2010 reeds aangekondigd het ontwerp-bestemmingsplan tot het mogelijk maken van de bouw van het zorghotel ter visie te zullen leggen. Dit is doorkruist door het ophanden zijnde ontwerp-inpassingsplan en wordt thans dus geheel weggemoffeld. Voor de bouw van een zorghotel is wel een maatschappelijk draagvlak aanwezig. In het inpassingsplan wordt dit zorghotel niet vermeld. Zal de noordelijke variant van de BPL wellicht conflicteren met deze bouwplannen? Opgemerkt moet worden dat het klooster in 2009 is gesloopt maar dat het Sint-Clemenskerkje dat nog op deze grond staat, samen met de nabijgelegen kerkhofmuur, de Lourdesgrot en het praalgraf van Baron De Negri een Rijksmonument vormen, waarmee in dit inpassingsplan geen rekening is gehouden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de BPL en de te verwachten verkeersintensiteiten wordt de N274 verbreed van 2x1 naar 2x2 rijstroken (vanaf waar?) De rotonde Haefland blijft daarna ongewijzigd. Waar moet al dit verkeer komende vanaf de N274 naar toe? Dit wordt een nieuw te creëren knelpunt. Als de N274 dan toch wordt verbreed naar 2x2 rijstroken, sluit deze dan aan op de A2 onder Born. De gehele infrastructuur hiervoor is thans reeds aanwezig. Slechts de bewegwijzering moet worden aangepast. Hiermee kan al vele miljoenen euro`s worden bespaard omdat de gehele aansluiting Nuth en de verdere BPL tot aan Brunssum-Oost niet behoeft te worden aangelegd.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Het grootste deel van het verkeer op de N274 vervolgd zijn weg over de Buitenring en belast daarmee niet de rotonde bij Haefland. De aansluiting van de N274 op de Buitenring is ontworpen om deze verkeersstromen af te kunnen wikkelen. De rotonde bij Haefland is met behulp van verkeersberekeningen getoetst op de verkeerssituatie na aanleg van de Buitenring en deze kan als enkelstrooksrotonde het verkeer afdoende afwikkelen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vooralsnog wordt geconcludeerd dat de BPL, inclusief de voorgenomen mitigerende maatregelen, geen significant effect op dit gebied heeft. Echter alle berekeningen zijn nog niet bekend, zo wordt in het inpassingsplan gemeld. Intussen verdwijnt ook nog een stukje van de golfbaan en bij de begraafplaats van Landgraaf wordt de BPL gewoon wat versmald. Vervolgens komt dan de passage door Landgraaf. Ook hier wordt de MMA genegeerd en kiest GS voor de beste mogelijkheden om de economisch en toeristisch cruciale lokaties goed te ontsluiten. Bedoeld worden hier de lokaties Snowworld, GaiaPark, Megaland en Mondo Verde. Er wordt niet aangeven of er thans knelpunten zijn met de toegang tot deze locaties en wat de BPL hieraan positief zou moeten toevoegen. In het inpassingsplan sluit de BPL dan verder aan op de N281 via het bestaande verkeersplein bij Avantis European Science and Businesspark. Waardoor wordt nu de meerwaarde van de BPL bepaald? Het doorgaande verkeer uit noordelijke richting via de A2 komt via de A76/N281 uit op de rotonde bij Avantis en sluit hier aan op de bestaande wegennet en de A4 richting Aachen. Avantis is via bestaande wegen goed en filevrij te bereiken. Waarom zou het verkeer hier 25 km moeten omrijden via de BPL?
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Ten slotte heeft reclamant gelijk dat het verkeer vanaf de A2 naar het Avantisterrein of Aken inderdaad het beste de A76/N281 kan kiezen. De BPL is dan ook niet primair bedoeld voor dit verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In dit hoofdstuk (beleidskader) tracht GS ook weer rechtvaardiging te vinden voor aanleg van de BPL. Waar enerzijds wordt gesteld dat het verkeer in de toekomst schoner en stiller moet worden en er minder versnippering van het landschap zou moeten zijn, wordt anderzijds gesteld dat het verkeer sterk zal groeien. Ondanks alle aaangevoerde argumenten is het ook duidelijk dat er in de woongebieden waar de BPL doorheen gaat lopen, een proces van vergrijzing en bevolkingsterugloop gaande is. GS lanceert dus een autosnelweg weg van 2x2 rijstroken die de aanliggende kernen moet ontsluiten en ontlasten en de leefbaarheid moet vergroten, maar die door de tracékeuze het milieu rond de kernen en de leefbaarheid in die kernen op een aantal plaatsen sterk verslechtert. De BPL zou ook moeten bijdragen om doorgaande verkeersstromen die Limburg in — en uitgaan zo goed, veilig en vlot mogelijk te laten doorstromen. Een weg met dit doel moet niet door dichtbebouwde woongebieden worden geprojecteerd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Met de tracekeuze voor de Buitenring is ervoor gekozen doorsnijding van woongebieden en aantasting van waardevol landschap zoveel mogelijk te voorkomen. De Buitenring is daarom geprojecteerd op de grens van het kerngebied van parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De BPL zal na opening extra geluidsoverlast opleveren voor de omgeving. Er zijn metingen gedaan en berekeningen uitgevoerd binnen de zone van 400 m op basis van prognoses van verkeersaantallen die bij de Provincie Limburg bekend zijn, maar die - ook op verzoek - niet worden bekendgemaakt. Waar de waarden te hoog uitkomen bij geluidgevoelige bestemmingen worden maatregelen voorgesteld als stil asfalt, geluidswallen, geluidsschermen en gevelisolatie. Indien de waarden dan nog te hoog uitkomen wordt door GS eenvoudig de normwaarde met 10 dB verhoogd, zodat na herberekening in praktisch alle gevallen aan de wettelijke geluidseisen wordt voldaan binnen de zone van 400 m. Het een en ander leidt tot soms zeer hoge geluidsschermen van 6 tot 11 nieter hoogte over grote afstanden, waarbij men zich kan afvragen in hoeverre de prognose hier overeenkomt met de realiteit. Ook hier moet worden meegewogen dat met metingen en prognoses wordt uitgegaan van het gebied binnen de corridor, maar geluid houdt niet op hinder te veroorzaken op meer dan 400 m vanaf de bron.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Deze berekeningen zijn eveneens gebaseerd op aannamen (o.a. op basis van vage verkeersintensiteiten) en alleen berekend voor concentraties van NO2 en PM10. Hoe hoog de waarden van CO, CO2, Pb, SO2, CH3 en C6H6 zijn is niet meegenomen in het onderzoek, maar er wordt eenvoudig gesteld dat deze waarden voldoen aan de normen van de Wet milieubeheer. Wederom zijn gegevens van de laatst genoemde waarden niet bekend gemaakt. In het onderzoek is niet meegenomen de uitstoot van verbrandingsgassen van AWACS - en andere militaire vliegtuigen die dagelijks starten en landen in de strook tussen Brunssum-Noord en Schinveld. Het is moge duidelijk zijn dat een kombinatie van uitlaatgassen van wegverkeer en vliegtuigen de gestelde waarden van de normen van de Wet milieubeheer ver te boven gaan in de geplande corridor rond Brunssum-Noord.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid/Vervoer gevaarlijke stoffen In de huidige situatie zijn de provinciale wegen N298, N299, N300 en de N281 aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Na aanleg van de BPL zal dit niet wijzigen, echter het stuk weg rond Brunssum wordt hier extra aan toegevoegd. Het argument dat door de aanleg van de BPL en het verplaatsen van het verkeer voor vervoer van gevaarlijke stoffen van lokale en Provinciale wegen naar de BPL een risicovermindering zou zijn voor het bestaande wegennet is volledig uit de lucht gegrepen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Nergens in het inpassingsplan wordt aandacht besteed aan de risico`s veroorzaakt door vliegtuigen van de NAVO-basis Geilenkirchen die starten en landen in het gebied tussen Brunssum en Schinveld en dus over het deel van de BPL rond Brunssum-Noord zullen vliegen. De AWACS vliegtuigen dragen volgeladen met brandstof zo`n 80.000 liter kerosine mee en de tankvliegtuigen zo`n 120.000 liter. De kans van een neerstortend vliegtuig op een drukke verkeersweg is misschien te berekenen, maar er is in de praktijk ook een risico dat een startend vliegtuig wordt geconfronteerd met motor problemen en een groot deel van zijn brandstof boven de BPL zal lozen om neerstorten te voorkomen. WaterparagraafUiteraard
Antwoord:	De Buitenring is ontworpen conform vigerende regelgeving, waarin verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt. Dit brengt mee dat de inrichting van de weg zodanig is, dat de kans op een ongeval zoveel als mogelijk wordt geminimaliseerd.Het effect van het lozen van kerosine op de buitenring als gevolg van motorproblemen is niet in de berekeningen meegenomen, omdat deze handeling verboden is en alleen in acute noodsituaties plaatsvindt. Gelet ook op het lage aantal vervoersbewegingen van vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, is de kans op een gecombineerde calamiteit met calamiteiten op bedrijfsterrreinen en situaties waarbij een vliegtuig kerosine loost boven de Buitenring terwijl daar een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen passeert, verwaarloosbaar klein.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ecologie Een belangrijk onderdeel van de planvoorbereiding is de natuurtoets, waarbij de consequenties van het inpassingsplan plan in relatie tot natuurwet- en regelgeving in beeld wordt gebracht. Alle kostbare mitigerende maatregelen ten spijt, de aantasting van de flora en fauna door de aanleg van de BPL kan met deze maatregelen onmogelijk gecompenseerd worden. Er is in dit inpassingsplan geen enkele aandacht besteed aan het feit dat met name gedurende de aanlegfase van de BPL een enorme belasting ontstaat op de natuur wanneer er met grote wegenbouwmachines op diverse plaatsen zal worden gewerkt. Dit zal voor zeer vele jaren negatieve na-effecten hebben op flora en fauna.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In de Passende beoordelingen van de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en de Brunssummerheide en Teverenerheide (deelrapport 8E en deelrapport 8D) wordt uitvoerig ingegaan op tijdelijke effecten als gevolg van de aanlegwerkzaamheden aan de weg. De werkzaamheden en de effecten hiervan op de beschermde natuurwaarden worden hierin beschreven en beoordeeld. Indien daadwerkelijk sprake is van negatieve effecten, dan worden mitigerende maatregelen voorgesteld om deze effecten te voorkomen. Daarnaast

is in de Natuurtoets wel degelijk aandacht besteed aan aanlegfase en de mogelijke effecten hierop. In bijlage 6 van de Natuurtoets BPL (deelrapport 8A) is een Ecologisch draaiboek opgenomen, waarin uitgebreid is omschreven hoe effecten op beschermde flora- en fauna zowel vooraf, tijdens als na de ingreep voorkomen of beperkt kunnen worden.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uiteraard heeft er overleg plaatsgevonden met het Waterschap Roer en Overmaas en met de Provincie Limburg, maar dit blijkt onvoldoende, gelet op het gestelde in het inpassingsplan. In geval van zware regenbuien zullen op diverse plaatsen in de buurt van woonkernen hoeveelheden water moeten worden verwerkt die niet in bermen of sloten kunnen worden opgevangen, maar die ook in het gemeentelijke rioleringssysteem zullen terechtkomen. De meeste rioleringssystemen voldoen thans nog net wel aan de wettelijke eisen voor wat betreft de afvoercapaciteit, edoch er zijn geen gegevens hieromtrent vermeld in dit inpassingsplan. Evenmin is duidelijk hoeveel hemelwater nog aan het bestaande systeem wordt toegevoegd bij aanleg van de BPL. Een onderzoek met betrekking tot dit punt in overleg met de gemeenten zou veel lokale wateroverlast kunnen voorkomen.
Antwoord:	Conform de landelijke richtlijnen en de richtlijnen van het waterschap wordt de BPL hydrologisch neutraal gerealiseerd en mag de BPL niet leiden tot extra wateroverlast in de omgeving. Om deze reden worden langs het gehele traject bergingssloten en buffer voorzieningen gerealiseerd. In deze voorzieningen is voldoende berging aanwezig om een bui die eens in de 100 jaar voorkomt op te vangen. Dit is conform de landelijke normen uit het Nationaal Bestuursakkoord Water en de normen van het waterschap Roer en Overmaas. Vanuit deze sloten wordt het water in de bodem geinfiltreerd of vertraagd geledigd op niet-kwetsbaar oppervlaktewater. Hierbij wordt ervoor gezorgt dat de sloten binnen 24 uur leeg zijn en beschikbaar voor een volgende regenbui. Afvoer naar riolering is niet gewenst en vindt dan ook niet plaats. De maatregelen voor de afwatering zijn beschreven in het afwateringsplan. Hierin wordt ingegaan op de specifieke maatregelen per deeltraject. Dit plan heeft mee ter inzage gelegen en is akkoord bevonden door het waterschap Roer en Overmaas in het kader van de watertoets.

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Onduidelijk in dit inpassingsplan is wat de effecten zijn van het tot op heden uitgevoerde archeologisch onderzoek op de trajectkeuze van de BPL. Wel is wel vermeld dat nader onderzoek grotendeels tijdens de uitvoering van de aanleg van de weg zal moeten plaatsvinden, maar wat te doen als er behoudenswaardige archeologische vondsten worden gedaan: zand erover en doorgaan met de aanleg of het tracé verleggen?
Antwoord:	Behoudenswaardige vindplaatsen die bekend zijn of aangetroffen worden voor of na aanvang van de werkzaamheden zijn beschermd. Hoewel het streven is om archeologische waarden In Situ te bewaren sluit dit behoud Ex Situ niet uit als daar voldoende aanleiding toe is. Deze keuze zal tekens moeten worden gemaakt waarbij de belangen van de verschillende omgevingsfactoren, technische mogelijkheden en het maatschappelijk belang tegen elkaar worden gewogen. □‘Zand erover’ is in essentie de behoud In Situ oplossing. Na een beperkt onderzoek wordt de vindplaats gewaardeerd en worden beheersmaatregelen genomen. Ook kan besloten worden om de aangetroffen vindplaats Ex Situ te beschermen door hem op te graven, waarna de realisatie van de weg wordt hervat. In uitzonderlijke gevallen met archeologische waarden van uitzonderlijke aard kan besloten worden om het plan aan te passen. Dergelijke vondstcomplexen zijn echter zo zeldzaam, en het vooronderzoek tot op heden geeft geen aanleiding hen hier te verwachten, dat hier bij de planontwikkeling geen vastgestelde scenario voor zijn opgesteld. Bij dergelijke situaties blijven onverkort de wet en regelgeving en de archeologische zorgplicht van kracht. □De tot op heden bekende vindplaatsen binnen het tracé zijn van dien aard dat gewogen tegen de eerder genoemde factoren hun behoud Ex Situ zal worden uitgevoerd. Zie hiervoor bijlage 7b. □Behoudenswaardige vindplaatsen die bekend zijn of aangetroffen worden voor of na aanvang van de werkzaamheden zijn beschermd. Hoewel het streven is om archeologische waarden In Situ te bewaren sluit dit behoud Ex Situ niet uit als daar voldoende aanleiding toe is. Deze keuze zal tekens moeten worden gemaakt waarbij de belangen van de verschillende omgevingsfactoren, technische mogelijkheden en het maatschappelijk belang tegen elkaar worden gewogen. □□ ‘Zand erover’ is in essentie de behoud In Situ oplossing. Na een beperkt onderzoek wordt de vindplaats gewaardeerd en worden beheersmaatregelen genomen. Ook kan besloten worden om de aangetroffen vindplaats Ex Situ te beschermen door hem op te graven, waarna de realisatie van de weg wordt hervat. In uitzonderlijke gevallen met archeologische waarden van uitzonderlijke aard kan besloten worden om het plan aan te passen. Dergelijke vondstcomplexen zijn echter zo zeldzaam, en het vooronderzoek tot op heden geeft geen aanleiding hen hier te verwachten, dat hier bij de planontwikkeling geen vastgestelde scenario voor zijn opgesteld. Bij dergelijke situaties blijven onverkort de wet en regelgeving en de archeologische zorgplicht van kracht. □□De tot op heden bekende vindplaatsen binnen het tracé zijn van dien aard dat gewogen tegen de eerder genoemde factoren hun behoud Ex Situ zal worden uitgevoerd. Zie hiervoor bijlage 7b. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00328-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De totale kostenomvang van de BPL bedraagt circa 315 miljoen euro wordt vermeld in dit inpassingsplan. Het een en ander wordt niet nader gespecificeerd. Gezien de vele ervaringen met vergelijkbare omvangrijke projecten in Nederland zullen de kosten door onvoorziene zaken (let wel: een aantal zaken is nog niet eens meegenomen in dit inpassingsplan), zeker hoger uitvallen (een verdubbeling van de oorspronkelijk berekende kosten is niet ongebruikelijk), dus zal een schatting van 500 miljoen euro wellicht meer in de richting komen. De bijdrage van het Rijk zal 50 miljoen euro bedragen. Is dit in- of exclusief de 50 miljoen voor de aansluiting bij Nuth? De minister van Verkeer en Waterstaat heeft een aanvullende bijdrage van 11 miljoen euro toegezegd. Het Rijk heeft ook een bedrag van 15 miljoen beschikbaar gesteld via de motie Van Geel. Het Rijk draagt dus (toegezegd) 76 miljoen euro bij. Provincie Limburg en Parkstad Limburg zullen ieder 50% van de kosten bijdragen. De Provincie Limburg moet volgens het meest optimistische scenario ten minste ruim 120 miljoen euro investeren en de Parkstad-gemeenten eveneens. Het kan niet worden uitgesloten dat dit bedrag uiteindelijk minimaal zal moeten worden verdubbeld. Voorlopig betekent dit gemiddeld al een bedrag van zo`n 20 miljoen euro per Parkstadgemeente. De vraag is of dit geld beschikbaar is en of het verantwoord is zoveel geld te besteden aan een stukje (26 km) autosnelweg in deze tijd van economische recessie en bevolkingskrimp in Zuid-Limburg, die ook in de komende jaren nog zal toenemen. Het inpassingsplan vermeldt: "dat alle voorgenoemde besluitvorming en gesloten overeenkomsten tezamen garant staan voor de kostendekking voor de aanleg van de BPL". Een behoorlijke specificatie, uitleg en onderbouwing op dit punt zou niet misstaan. Ken punt waar evenmin rekening mee is gehouden is de waardevermindering van de woningen langs het tracé. Planschadevergoedingen en onteigeningskosten moeten eveneens in beeld worden gebracht.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00329-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01111**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Baur Advocaat namens Wierts P., Rukkenerweg 5 6373HL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het thans voorgestelde tracé raakt een gedeelte van het bedrijfsterrein van cliënten. Dit betekent ten eerste dat werken op het resterende deel van het terrein onmogelijk wordt vanwege geluidoveriast en stofoverlast. Daarenboven moeten (gedeeltes van) gebouwen verdwijnen, waardoor ook werkplekken verdwijnen, die niet in of door andere gebouwen gecompenseerd kunnen worden Want nieuwbouw ter plaatse is niet mogelijk, daar door het verdwijnen van onontbeerlijke ruimte door het tracé niet nog meer ruimte kan verdwijnen door nieuwbouw. Dit los van de vraag of net planologisch kan De bedrijfsvoering van cliënten maakt zeer vele voertuigbewegingen per dag noodzakelijk, waarvoor thans de optimale routing op en rond het bedrijfsterrein is gekozen. Bij doorgaan van het tracé wordt deze routing geheel doorkruist Daarnaast loopt het tracé letterlijk door een gedeelte van of helemaal over bedrijfsgebouwen. Dit betekent dus dat bij doorgaan van het tracé het gehele bedrijf verplaatst moet wonden. Hiervoor is op geen bedrijventerrein ruimte, omdat het bedrijf wel gebonden is aan de regio Landgraaf Indien het bedrijf zijn bedrijfsvoering niet kan voortzetten, betekent dit direct verlies van 120 arbeidsplaatsen en indirect veel meer
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Ten behoeve van de minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening hebben vertegenwoordigers van de provincie meerdere malen contact gehad met indiener over de aan hem toe te kennen schadeloosstelling. Gezien het geringe ruimtebeslag van het project is het redelijk te veronderstellen dat het bedrijf op de huidige locatie rendabel kan worden voortgezet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00329-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01123**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Baur Advocaat namens Wierts P., Rukkenerweg 5 6373HL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de Buitenring zijn niet aangetoond. De plannen voor de Buitenring dateren ruim voor vaststelling van de bevolkingskrimp in Parkstad. Bij de besluitvorming van de Buitenring is uitgegaan van aannames welke zijn gebaseerd op groei van voertuigbewegingen. De onderbouwing van de noodzaak van de Buitenring is niet juist.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Nut en noodzaak zijn aangetoond in het voornoemde rapport van ECORYS. De besluitvorming is niet gebaseerd op aannames maar op diverse onderzoeken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00329-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01144**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Baur Advocaat namens Wierts P., Rukkenerweg 5 6373HL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Natuur
Zienswijze:	Het ontwerp is gebaseerd op niet volledige onderzoeken. Daarom is de motivering van het besluit ook onvolledig. Zo is de stikstofdepositie tg.v. het tracé nog niet berekend en is ook de berekening van de luchtkwaliteit geschiedt op basis van verouderde gegevens.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00329-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01150**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Baur Advocaat namens Wierts P., Rukkenerweg 5 6373HL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bij doorgaan van het tracé als gepland, kan nimmer worden voldaan aan het besluit externe veiligheid ta.v. cliënten. Want dan loopt een tracé, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, dwars over het terrein van cliënten, waar ook gevaarlijke stoffen zijn opgeslagen.
Antwoord:	De Buitenring is ontworpen conform vigerende regelgeving, waarin verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt. Dit brengt mee dat de inrichting van de weg zodanig is, dat de kans op een ongeval zoveel als mogelijk wordt geminimaliseerd.□Het effect van het lozen van kerosine op de buitenring als gevolg van motorproblemen is niet in de berekeningen meegenomen, omdat deze handeling verboden is en alleen in acute noodsituaties plaatsvindt. Gelet ook op het lage aantal vervoersbewegingen van vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, is de kans op een gecombineerde calamiteit met calamiteiten op bedrijfsterrreinen en situaties waarbij een vliegtuig kerosine loost boven de Buitenring terwijl daar een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen passeert, verwaarloosbaar klein.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00329-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01152**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Baur Advocaat namens Wierts P., Rukkenerweg 5 6373HL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het vreemde doet zich voor dat bij de lokale afwegingen staat vermeld dat t.b.v. de aansluiting Hoogstraat 13 woningen en 2 horecapanden moeten verdwijnen, terwijl deze panden in het verlengde c.q. rechts en links van de terreinen van clienten liggen en over de terreinen van cliënten niets wordt gezegd-
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ In de akoestische onderzoeken zijn alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van de Buitenring onderzocht op de akoestische effecten die uitgaan van de Buitenring. Ten aanzien van alle geluidsgevoelige bestemmingen is aangegeven welke maatregelen genomen dienen te worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik wil pleiten voor het behoud van de prachtige natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur. Voor ons is het nu mogelijk om eenvoudig en zonder stress naar het centrum van Kerkrade te wandelen of te fietsen. Ook fietsen langs de Dentgenbach weg is een geweldige ervaring. Zo kun je volop genieten van het mooie uitzicht en de natuur. Dit wordt met de aanleg van de Buitenring van ons afgenomen. De stad wordt doormidden gesneden. En wat is overigens het nut van al die fiets privé-projecten? Alles wordt weer vol beton en asfalt gestort. We hebben hier al zo weinig natuur. De schade zal onherstelbaar zijn.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is prima te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook wil ik pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Adrians Waasdorp S., Grasweide 8 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Dat het Gaiapark ook vóór de aanleg van de weg zou zijn, is niet relevant. Kerkrade is meer dan alleen het Gaiapark.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00331-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.W.G., Elisa-Gracht 18 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00331-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.W.G., Elisa-Gracht 18 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00331-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.W.G., Elisa-Gracht 18 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00331-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmetz M.W.G., Elisa-Gracht 18 6465CV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Bohmen F.M., Gerarda-Gracht 4 6465CJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de bouw rond de Gracht is genoeg natuur onnodig vernield.
Antwoord:	Om de schade voor natuur In de omgeving van de Gracht te beperken is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Zo wordt er voor gezorgd dat het Miljoenenljintje en de Crombacherbeek als verbindingszone kunnen blijven functioneren. Daarnaast wordt er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00334-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Kok J.T., Frederika-Gracht 44 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur,
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00334-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Kok J.T., Frederika-Gracht 44 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00334-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Kok J.T., Frederika-Gracht 44 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00334-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Kok J.T., Frederika-Gracht 44 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00334-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Kok J.T., Frederika-Gracht 44 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Woede , Frustatie, Onbegrip en Ergernis over de inpassing van de weg bij de Brunssumse wijk Klingbemden. Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden. De Buitenring wordt niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl) beloofd, maar de Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld hoogte, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. De maaiveldligging zoals die bestuurlijk is afgesproken, heeft tot gevolg dat de verbinding van de Merkelbeekerstraat wordt onderbroken. Deze dient hersteld en omgelegd te worden. De huidige locatie is hiervoor de enige oplossing. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Merkelbeekerstraat wordt afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek neemt rechtsaf de wijkweg van de Klingbemden en gaat daarna links omhoog naar de nieuwe brug die over de 4-baans Buitenring loopt.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit betekent dat het onderste deel van de Klingbemden naast de AWACS overlast (AWACS gaat hier laagvliegend bijna loodrecht over de huizen) en de Buitenring overlast (deze ligt 40 meter van woningen) ook te maken krijgt met een doorgaande weg. Ook het geluidsscherm van 5 meter hoog is bezwaarlijk.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De BPL wordt voorzien van een geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B). Tevens zal een scherm met een hoogte van 5 meter (ten opzichte van het maaiveld) gerealiseerd worden. Dit geluidsscherm is nodig om de geluidsbelasting te beperken. De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Op grond van de landschappelijke inpassing kan er, indien nodig, worden afgeweken van het plaatsen van de geluidsschermen die op grond van het doelmatigheidscriterium moeten worden toegepast. Een 5 meter hoog geluidsscherm wijkt echter niet af van de gemiddelde hoogte van geluidschermen die recentelijk zijn gerealiseerd vanwege wegverkeerslawaai. Met het scherm kan de geluidsbelasting worden teruggebracht tot onder de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB. □□Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder is, wanneer een hogere waarde besluit is genomen, ook de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Indien de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden zal er ook geen sprake zijn van een vast te stellen hogere waarde. In deze gevallen hoeft de cumulatie dus niet te worden beoordeeld op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder. □□De bijdrage van de AWACS is wel beoordeeld in veband met de vaststelling van het inpassingsplan. In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is het onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De speelweide in de wijk Klingbemden gaat verloren.
Antwoord:	Ter hoogte van de wijk Klingbemden is het trace van de Buitenring zodanig gekozen dat het dal van de Merkelbekerbeek zoveel mogelijk wordt ontzien. De Buitenring ligt hierdoor op korte afstand van de stadsrand. Het is onvermijdelijk dat hierbij bestaande functies zoals de speelweide komen te vervallen. Het gebied tussen de Buitenring en woonwijk wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met zeer gevaarlijke situaties. De toenams van het verkeer, geluidsoverlast en fijnstof zorgt voor een onvaanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Dit kan worden opgelost door de Buitenring verdiept aan te leggen. Verdiept aanleggen houdt volgens de bewoners van de Klingbemden in dat de Buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat. De geluidschermen, die het mooie uitzicht aantasten, zijn dan niet nodig en het doorgaande verkeer kan nog steeds gebruik maken van de Merkelbeekerstraat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Adviesbureau Ecorys heeft in opdracht van de Provincie een rapport uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de maatschappelijke winst op het project 10% zal bedragen. Iedereen weet echter dat dit soort projecten financieel uit de hand lopen. Ik vraag me tevens af of de volgende onderwerpen in de Ecorys rapportage zijn meegenomen: ziektekosten door stof en lawaai van de duizenden bewoners langs het tracé, de duizenden WOZ-verlagingen, de duizenden planschade uitkeringen, het verlies van een gezonde leefomgeving, het wegblijven van toeristen en dagjesmensen, het verlies en aantasting van belangrijke natuurgebieden?
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□In de MKBA zijn genoemde onderwerpen opgenomen. De MKBA is conform de voorschriften gebaseerd op het totaaloverzicht van effecten van de Buitenring, niet alleen de positieve maar ook de negatieve effecten. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet. Aan Duitse zijde is sinds eenjaar de snelweg B56neu gerealiseerd, waardoor je vanaf de A2 binnen 15 minuten in Brunssum e.o. bent. Verder is de bereikbaarheid prima, vrijwel nooit heeft iemand binnen Parkstad geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen of attracties. Ook op zomerse hoogtijdagen zijn een dierentuin in Kerkrade en een pretpark in Landgraaf van alle zijden en zonder oponthoud prima bereikbaar. Je kunt binnen Parkstad gewoon overal doorrijden, geen opstoppingen en al helemaal geen files. De mensen worden bij eventuele realisatie van de Buitenring voor korte stukjes gedwongen de auto te nemen, de bewegingsvrijheid van de inwoners wordt enorm belemmerd, de mensen kunnen door de insluiting van de Buitenring geen kant meer op.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De 0+ optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaard en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er zullen in Parkstad steeds minder mensen wonen. Naar schatting zal de bevolking van parkstad van nu 250.000 inwoners gaan naar 180.000 in 2040. Hoe is het dan te verklaren dat er meer asfalt moet komen, asfalt dat van de Provincie voorrang krijgt boven leefomgeving, en gezondheid van een groot deel van de parkstad inwoners.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De impact van een 4 baans autoweg dwars door een verstedelijkt gebied is groot. Er liggen duizenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg. Straks zullen auto`s en vrachtauto`s met lOO km per uur vlak langs die huizen rijden. Dit veroorzaakt overlast, die onaanvaardbaar is.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het trace van de Buitenring volgt de aanvliegroute van de Awacs vliegtuigen. Een groot deel van de inwoners van Brunssum, Onderbanken en Amstenrade is al tientallen jaren opgezadeld met het lawaai en de fijnstof van de AWACS vliegtuigen. Daar komt de overlast van de Buitenring nu bovenop. De gezondheidsrisicos zijn voor de bewoners onder de aanvliegroute nu al onaanvaardbaar groot en buitenproportioneel. De Tweede Kamer heeft in mei 2010 uitgesproken dat de geluidsoverlast van de AWACS vliegtuigen in Limburg gereduceerd moet worden met 35% per l januari 2012. Meer lawaai en fijnstof is ook daarom onacceptabel. De gezondheid van duizenden mensen wordt daarmee op het spel gezet.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. De berekende concentraties in het luchtonderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen, dus ook de vervuilende invloed van vliegtuigen.□□Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege lucht.□□Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder is, wanneer een hogere waarde besluit is genomen, ook de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Indien de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden zal er ook geen sprake zijn van een vast te stellen hogere waarde. In deze gevallen hoeft de cumulatie dus niet te worden beoordeeld op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder. □□De bijdrage van de AWACS is wel beoordeeld in verband met de vaststelling van het inpassingsplan. In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is het onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets M.H.A.G., Klingbemden 165 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De woningen straks gelegen aan het tracé van de Buitenring zijn inmiddels al flink tot wel 30% in waarde gedaald. Hoe denkt de Provincie deze mensen nu en straks bij realisatie van de Buitenring hun verlies te compenseren?
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buchheim K., Birgitta-Gracht 5 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buchheim K., Birgitta-Gracht 5 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buchheim K., Birgitta-Gracht 5 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buchheim K., Birgitta-Gracht 5 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buchheim K., Birgitta-Gracht 5 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00338-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00338-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00338-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00338-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waldenburg H.J., Calbertsweg 47 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waldenburg H.J., Calbertsweg 47 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waldenburg H.J., Calbertsweg 47 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waldenburg H.J., Calbertsweg 47 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Waldenburg H.J., Calbertsweg 47 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Woede , Frustatie, Onbegrip en Ergernis over de inpassing van de weg bij de Brunssumse wijk Klingbemden. Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden. De Buitenring wordt niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl) beloofd, maar de Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld hoogte, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. De maaiveldligging zoals die bestuurlijk is afgesproken heeft tot gevolg dat de verbinding van de Merkelbeekerstraat wordt onderbroken. Deze dient hersteld en omgelegd te worden. En de huidige locatie is hiervoor de enige oplossing.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Merkelbeekerstraat wordt afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek neemt rechtsaf de wijkweg van de Klingbemden en gaat daarna links omhoog naar de nieuwe brug die over de 4-baans Buitenring loopt.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit betekent dat het onderste deel van de Klingbemden naast de Awacs overlast (Awacs gaan hier laagvliegend bijna loodrecht over de huizen) en de Buitenring overlast (deze ligt 40 meter van woningen) ook een doorgaande weg vlak voor de huisdeuren krijgt. Ook het 5 meter hoge scherm is onacceptabel.
Antwoord:	De BPL wordt voorzien van een geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B). Tevens zal scherm met een hoogte van 5 meter (ten opzichte van het maaiveld) gerealiseerd worden. Dit geluidsscherm is nodig om de geluidsbelasting te beperken. De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Op grond van de landschappelijke inpassing kan er, indien nodig, worden afgeweken van het plaatsen van de geluidsschermen die op grond van het doelmatigheidscriterium moeten worden toegepast. Een 5 meter hoog geluidsscherm wijkt echter niet af van de gemiddelde hoogte van geluidschermen die recentelijk zijn gerealiseerd vanwege wegverkeerslawaai. Met het scherm kan de geluidsbelasting worden teruggebracht tot onder de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB. Op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder is, wanneer een hogere waarde besluit is genomen, ook de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Indien de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden zal er ook geen sprake zijn van een vast te stellen hogere waarde. In deze gevallen hoeft de cumulatie dus niet te worden beoordeeld op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder. De bijdrage van de AWACS is wel beoordeeld in verband met de vaststelling van het inpassingsplan. In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is het onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met een toename vanl verkeer, geluidoverlast en fijnstof. Hierdoor onstaat een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit kan worden opgelost door de nieuwe weg verdiept aan te leggen. Verdiept aanleggen houdt volgens de bewoners van de Klingbemden in dat de Buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat. Hierdoor zijn de geluidschermen, die het mooie uitzicht aantasten, niet nodig en het doorgaande verkeer kan gebruik blijven maken van de Merkelbeekerstraat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Adviesbureau Ecorys heeft in opdracht van de Provincie een rapport uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de maatschappelijke winst op het project 10% zal bedragen. Iedereen weet echter dat dit soort projecten financieel uit de hand lopen. Ik vraag me tevens af of de volgende onderwerpen in de Ecorys rapportage zijn meegenomen: ziektekosten door stof en lawaai van de duizenden bewoners langs het tracé, de duizenden WOZ-verlagingen, de duizenden planschade uitkeringen, het verlies van een gezonde leefomgeving, het wegblijven van toeristen en dagjesmensen, het verlies en aantasting van belangrijke natuurgebieden?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. In de MKBA zijn alle benodigde investeringen voor de Buitenring opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet. Aan Duitse zijde is sinds eenjaar de snelweg B56neu gerealiseerd, waardoor je vanaf de A2 binnen 15 minuten in Brunssum e.o. bent. Verder is de bereikbaarheid prima, vrijwel nooit heeft iemand binnen Parkstad geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen of attracties. Ook op zomerse hoogtijdagen zijn een dierentuin in Kerkrade en een pretpark in Landgraaf van alle zijden en zonder oponthoud prima bereikbaar. Je kunt binnen Parkstad gewoon overal doorrijden, geen opstoppingen en al helemaal geen files. De mensen worden bij eventuele realisatie van de Buitenring voor korte stukjes gedwongen de auto te nemen, de bewegingsvrijheid van de inwoners wordt enorm belemmerd, de mensen kunnen door de insluiting van de Buitenring geen kant meer op.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De 0+ optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaart en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er zullen in Parkstad steeds minder mensen wonen. Naar schatting zal de bevolking van parkstad van nu 250.000 inwoners gaan naar 180.000 in 2040. Hoe is het dan te verklaren dat er meer asfalt moet komen, asfalt dat van de Provincie voorrang krijgt boven leefomgeving, en gezondheid van een groot deel van de parkstad inwoners. Hoogleraar Brakman: geld stoppen in spoorlijnen en wegen is geld weggooien, spoorlijnen en wegen gaan de krimp niet tegen.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De impact van een 4 baans autoweg dwars door een verstedelijkt gebied is groot. Er liggen duizenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg. Straks rijden auto`s en vrachtauto`s met lOO km per uur vlak langs die huizen. De hinder die de inwoners gaan ondervinden zal enorm zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het trace van de Buitenring volgt de aanvliegroute van de Awacs vliegtuigen. Een groot deel van de inwoners van Brunssum, Onderbanken en Amstenrade is al tientallen jaren opgezadeld met het lawaai en de fijnstof van de AWACS vliegtuigen. Daar komt de overlast van de Buitenring nu bovenop. De gezondheidsrisicos zijn voor de bewoners onder de aanvliegroute nu al onaanvaardbaar groot en buitenproportioneel. De Tweede Kamer heeft in mei 2010 uitgesproken dat de geluidsoverlast van de AWACS vliegtuigen in Limburg gereduceerd moet worden met 35% per l januari 2012. Meer lawaai en fijnstof is ook daarom onacceptabel. De gezondheid van duizenden mensen wordt daarmee op het spel gezet.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.A., Klingbemden 149 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De woningen straks gelegen aan het tracé van de Buitenring zijn inmiddels al flink tot wel 30% in waarde gedaald. Hoe denkt de Provincie deze mensen nu en straks bij realisatie van de Buitenring hun verlies te compenseren?
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00341-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01232**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	CSO Adviesbureau voor Milieu-Onderzoek B.V. , Postbus 1323 6201BH te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit de stukken die met het ontwerpinpassingsplan ter inzage liggen blijkt dat de plangrens van het ontwerpinpassingsplan aansluit op de eigendomsgrens van het perceel van Rendamax. Voor de aanleg van de Buitenring is geen grond van Rendamax nodig. Desondanks vormen de plannen een - zeer serieuze -belemmering voor de bedrijfsvoering van het bedrijf.□Voor de aan- en afvoer van onderdelen en producten maakt het bedrijf gebruik van vrachtwagens, in de meeste gevallen met (dubbele) aanhanger. De ruimte die in de huidige situatie aanwezig is, inclusief de uitwegen op de Hamstraat, is volledig nodig om goed en veilig met de vrachtwagens te kunnen manoeuvreren. Het bedrijf beschikt sinds 1994 over een algemene ontheffing van Gedeputeerde Staten voor het hebben en gebruiken van de huidige uitwegen. De ontheffing is gebaseerd op de Wegenverordening Limburg uit 1993. Op grond van de huidige Wegenverordening Provincie Limburg 2008 geldt de ontheffing nog altijd.□De aanleg van de Buitenring, inclusief de geplande parallelweg langs de Hamstraat, beperkt de beschikbare ruimte zodanig, dat vrachtwagens het bedrijfsterrein niet meer kunnen indraaien of verlaten, waardoor de continuering van de bedrijfsvoering serieus en wezenlijk wordt bedreigd.□□Bij de voorbereiding van onder andere een inpassingsplan moet het bestuursorgaan de nodige kennis over relevante feiten en af te wegen belangen verzamelen. Dit volgt uit de artikelen 3.1.6 lid l van het Besluit ruimtelijke ordening in combinatie met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht.□□Bij de voorbereiding van het ontwerp inpassingsplan voor de Buitenring is dit, althans voor wat betreft Rendamax, onvoldoende gebeurd. Weliswaar is rekening gehouden met de eigendomssituatie, maar men heeft niet gekeken naar andere gevolgen voor de bedrijfsvoering van Rendamax als gevolg van de aanleg van de Buitenring en de parallelweg.□Het ontwerpinpassingsplan is daarmee onzorgvuldig voorbereid en het belang van Rendamax is niet, dan wel onvoldoende, in de plannen betrokken.
Antwoord:	De geplande Buitenring sluit aan op de eigendomsgrens van het perceel waarop het bedrijf van reclamant is gevestigd. Er is dus rekening gehouden met de eigendomssituatie ter plaatse. In de huidige situatie maakt reclamant bij het manoeuvreren van vrachtwagens gebruik van de volledige aanwezige ruimte inclusief de uitwegen op de Hamstraat, welke gronden eigendom zijn van de gemeente Kerkrade. Een deel van deze gronden wordt gebruikt als parkeerplaats. Reclamant maakt gebruik van deze gronden zonder dat daarover schriftelijke afspraken vastliggen met de gemeente Kerkrade. Dat reclamant van deze gronden gebruik dient te maken bij het manoeuvreren van vrachtwagens heeft te maken met de gekozen ligging van de expeditieruimte en de laaddocks. □□Op 1 juli 2010 en 5 oktober 2010 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen reclamant en enkele van onze medewerkers. Tijdens deze gesprekken zijn mogelijke oplossingen besproken. Eén van deze oplossingen zou zijn om de laaddocks naar de oostzijde van het bedrijfsgebouw te verplaatsen, deze gronden zijn echter eigendom van de gemeente Kerkrade. Inmiddels is gebleken dat reclamant met de voorgestelde oplossing kan instemmen. Gelet op de gevolgen die het plan zou hebben voor de bedrijfsvoering van reclamant en gelet op het provinciaal belang dat gemoeid is met de aanleg van de Buitenring zullen wij in overleg treden met de gemeente Kerkrade over de grondverwerving en zal een deel van de gronden ten oosten van de bestaande bedrijfsbebouwing die nodig is voor de uitbreiding van het bedrijfsgebouw en die nodig is voor het manoeuvreren van de vrachtwagens als zodanig bestemd worden. In het gesprek van 5 oktober 2010 is nader overleg met de Afdeling grondverwerving besproken dat het bedrijf aan de achterkant ontsloten zal worden. Een en ander is op de verbeelding en in de planregels nader aangegeven. □□Voorstel: de zienswijze gegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00342-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03466**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rabobank , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00342-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03467**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rabobank , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00342-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03468**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rabobank , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00342-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03469**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens Rabobank , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00343-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03597**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Willem-Sophia , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00343-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03598**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Willem-Sophia , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00343-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03599**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Willem-Sophia , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00343-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03600**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens IBK Willem-Sophia , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraan J.N., Agatha-Gracht 33 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01244**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraan J.N., Agatha-Gracht 33 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraan J.N., Agatha-Gracht 33 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraan J.N., Agatha-Gracht 33 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraan J.N., Agatha-Gracht 33 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radix L.G., Grachterstraat 77 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radix L.G., Grachterstraat 77 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radix L.G., Grachterstraat 77 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radix L.G., Grachterstraat 77 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radix L.G., Grachterstraat 77 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merken R.J.E.M., Spechtstraat 9 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merken R.J.E.M., Spechtstraat 9 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merken R.J.E.M., Spechtstraat 9 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merken R.J.E.M., Spechtstraat 9 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merken R.J.E.M., Spechtstraat 9 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ristenpatt R.W.L., Dentgenbachweg 6 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ristenpatt R.W.L., Dentgenbachweg 6 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ristenpatt R.W.L., Dentgenbachweg 6 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ristenpatt R.W.L., Dentgenbachweg 6 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00361-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Douven W.J., Burgemeester Franssenstraat 47 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00361-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Douven W.J., Burgemeester Franssenstraat 47 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00361-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Douven W.J., Burgemeester Franssenstraat 47 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00361-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Douven W.J., Burgemeester Franssenstraat 47 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00361-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Douven W.J., Burgemeester Franssenstraat 47 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00362-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thille A.M.J., Lysterstraat 9 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00362-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thille A.M.J., Lysterstraat 9 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze□Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van□uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de□gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jurgen R.H.J., John Erkensstraat 9 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het bestaande ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jurgen R.H.J., John Erkensstraat 9 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit bovendien voor het behoud van mijn en andermans gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen, en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jurgen R.H.J., John Erkensstraat 9 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook zal de aanleg van deze Buitenring de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jurgen R.H.J., John Erkensstraat 9 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten slot zal de rust (oa door de geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk zodanig worden□aangetast wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuipers P.C.M., Dorothea-Gracht 2 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ter motivering moge dienen dat Kerkrade goed te bereiken is met de auto en openbaar vervoer. Aanleg van de Buitenring is niet nodig voor de bereikbaarheid.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuipers P.C.M., Dorothea-Gracht 2 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ter motivering moge dienen dat onze gezondheid schade zal ondervinden van de Buitenring in verband met□verhoogde concentraties van CO2.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuipers P.C.M., Dorothea-Gracht 2 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ter motivering moge dienen dat de aanleg van de Buitenring de waarde van onze woning zal doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuipers P.C.M., Dorothea-Gracht 2 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ter motivering moge dienen dat de door de aanleg van de Buitenring de rust in onze wijk danig wordt aangetast dat□het leefklimaat negatief doen beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wienen K., Birgitta-Gracht 4 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wienen K., Birgitta-Gracht 4 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wienen K., Birgitta-Gracht 4 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wienen K., Birgitta-Gracht 4 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wienen K., Birgitta-Gracht 4 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00366-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T., Dorothea-Gracht 46 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00366-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T., Dorothea-Gracht 46 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00366-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T., Dorothea-Gracht 46 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00366-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T., Dorothea-Gracht 46 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00367-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **01288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wouters W.M.J., Hellebroek 49 6361AA te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij zouden graag helder willen krijgen wat de gevolgen zijn voor de woonkern□Hellebroek wat betreft geluidhinder en welke geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. □
Antwoord:	De woonkern Hellebroek is gesitueerd buiten de wettelijke geluidszone van 400 meter van de BPL zodat ervan kan worden uitgegaan dat daar geen onaanvaardbare geluidbelasting vanweg de BPL zal optreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00367-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **01290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wouters W.M.J., Hellebroek 49 6361AA te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Om de leefomgeving en de verkeersveiligheid van de bewoners van Hellebroek te waarborgen adviseren we de Gemeente Nuth en de initiatiefnemer de Provincie Limburg te zorgen dat het advies van Arcadis om een knip c.q. afsluiting aan te brengen bij Laar tot uitvoering te brengen (zie tabel 7.17, pagina 91.) Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de woonkern Hellebroek te maken krijgt met een verkeerstoename van momenteel 1500 verkeersbewegingen per dag, bij het alternatief 14 naar 4400 verkeersbewegingen per dag en MMA naar 5600 verkeersbewegingen per dag, dit is respectievelijke een toename van 3 keer zoveel verkeer bij alternatief 14 en bij de MMA een toename van 4 keer zoveel verkeer, dit in een huidige 30 km zone. In het verleden is met de Gemeente Nuth al eerder gesproken over de drukte tijdens de spitsuren, snelheid en vrachtverkeer in de woonkern Hellebroek. De bewoners hebben destijds al geopperd en zelfs geadviseerd aan de Gemeente Nuth om deze weg bij Laar af te sluiten voor verkeer. Het verkeer zou dan via Swier-Wijnandsrade om geleid kunnen worden. De van Swier naar Wijnandsrade kent een breder wegprofiel en heeft aan weerszijde enkelzijdige fietspaden. Uiteindelijk heeft de Gemeente Nuth hier niet voor gekozen (uit financiele overwegingen), maar is de weg ingericht als 30 km zone en een vrachtverkeerverbod. Als laatste dient nog vermeldt te worden dat Hellebroek ook een druk bereden school-thuisroute is. Het kan toch niet zo zijn dat de bewoners van Hellebroek wederom de strijd dienen aan te binden met de overheid om te zorgen voor de veiligheid van hen zelf en hun kinderen, maar ook om enig woongenot in de landelijke omgeving.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek 'locatiespecifieke toelichting', onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. Met een 'selected link analyse' voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Het aanbrengen van een knip/afsluiting bij Laar leidt tot een lichte verkeersafname voor Hellebroek, maar levert een aanzienlijk grotere verkeerstoename op voor de kern van Nuth. Omdat specifiek voor de aansluiting Nuth een knip/afsluiting niet noodzakelijk is, is die niet in het plan opgenomen zal de gemeente Nuth zelf kunnen beoordelen of een knip/afsluiting wenselijk is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01291**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden.□U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden□bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de□veranderingen in de samenleving:□□- Krimp en dus minder verkeer□- De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde□- De alternatieven aangedragen in de voorrondes□- Kosten in een tijd van bezuinigingen□- De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn.□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. In het rapport van ECORYS is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om de problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. □□Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door de Provincie vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. □Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden.□Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij kunnen niet ontkennen dat in individuele gevallen nadeel wordt ondervonden door de gebiedsontwikkeling. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Gedeputeerde staten heffen het recht (een bedrag voor het in behandeling nemen van het verzoek) zoals genoemd in artikel 6.4, derde lid, Wro. Het recht bedraagt € 300,-. Niet tijdig betalen van het recht leidt tot een niet-ontvankelijke aanvraag. De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang. Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc.. Kortom u gebruikt een volzin zonder paktijk kennis.
Antwoord:	In het rapport 'Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting beperkte mogelijkheden zal bieden voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen in Parkstad Limburg. De Buitenring zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het bedrijventerrein langs A73-Zuid tussen Venlo en Roermond is hiervan een goed bijvoorbeeld. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door de Provincie vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij kunnen niet ontkennen dat in individuele gevallen nadeel wordt ondervonden door de gebiedsontwikkeling. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Gedeputeerde staten heffen het recht (een bedrag voor het in behandeling nemen van het verzoek) zoals genoemd in artikel 6.4, derde lid, Wro. Het recht bedraagt € 300,-. Niet tijdig betalen van het recht leidt tot een niet-ontvankelijke aanvraag. De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met werk en groen.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Het oplossen van bestaande knelpunten in kernen, die bestaan doordat de verkeerssituatie niet is aangepast aan de aangelegen voorzieningen, is een taak van de gemeentelijke overheid. De Buitenring draagt wel bij aan de mogelijkheden deze specifieke knelpunten op te pakken. Doordat het verkeer gebruik gaat maken van de Buitenring wordt het onderliggende wegennet voor een groot deel rustiger. Dit biedt kansen voor de wegbeheerders om de weginrichting aan te passen aan de functies die aan de wegen gelegen zijn. In het geval van de specifiek genoemde locaties in de gemeente Brunssum zijn de volgende zaken van belang. De AFCENT is in de toekomst bijna direct ontsloten op de Buitenring (via een aansluiting bij de Kranenpool) en belast daardoor het onderliggende wegennet minder. Op het bodemplein en de Prins Hendriklaan nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Buitenring fors af. Mogelijke knelpunten op deze wegen worden daardoor al verminderd. De verkeerssituatie rondom de school aan de Amstenraderweg verbeterd gedeeltelijk ook. De Amstenraderweg en de Patersweg worden beide rustiger. Daar staat wel een verkeerstoename op de Akerstraat Noord en de kruising van deze weg met de Patersstraat tegenover. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Tracenota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER zijn ten onrechte niet voor advies voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Op de paginas 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extras aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01314**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij het verbeteren van de interne bereikbaarheid, verbeteren van de externe bereikbaarheid en versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling. Bij versterking van de toeristisch-recreatieve sector heeft men het enkel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland? Wordt hij groen geverfd of zo? Wordt het een levend spookhuis? Gaan we nu een autosnelweg verkopen als iets unieks nog nooit vertoond, wat een larie.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd een bijdrage te leveren aan het oplossen van een breed scala aan problemen. De provincie acht het van groot belang dat de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in Parkstad worden verbeterd en de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg wordt versterkt. Uit het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA blijkt dat de Buitenring bijdraagt aan een verbetering op al deze punten. De positieve impulsen die uitgaan van de Buitenring zijn nodig om aan de diverse uitdagingen waar de regio voor staat, bijvoorbeeld met betrekking tot vergrijzing, bevolkingskrimp en werkgelegenheid, het hoofd te bieden. Hier zal de gehele regio van profiteren. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door de Provincie vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij kunnen niet ontkennen dat in individuele gevallen nadeel wordt ondervonden door de gebiedsontwikkeling. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00368-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01315

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00368-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01316

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Bij de onderbouwing van 2x2 rijstroken stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het trace uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt op de pagina 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten genoemd. Slechts een van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de daar genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In totaal 315 miljoen euro valt er te verdienen voor de wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen N.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant ervaart overlast door het geluid van de AWACS en wijst op de uitspraak van de Raad van State op dat punt. De hoge geluidsschermen, korte afstand van de woningen en wijken tot de weg zal alleen maar bijdragen aan die overlast, aldus reclamant. Dit is in strijd met de uitspraak van de Raad van State en schadelijk voor de volksgezondheid. □□□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00369-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas-Elsbergen H.F.E., Elisa-Gracht 85 6465CZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00369-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas-Elsbergen H.F.E., Elisa-Gracht 85 6465CZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00369-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas-Elsbergen H.F.E., Elisa-Gracht 85 6465CZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze□Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van□uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de□gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00369-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas-Elsbergen H.F.E., Elisa-Gracht 85 6465CZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00369-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas-Elsbergen H.F.E., Elisa-Gracht 85 6465CZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00370-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rosenbaum N.W., Agatha-Gracht 7 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00370-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rosenbaum N.W., Agatha-Gracht 7 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00370-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rosenbaum N.W., Agatha-Gracht 7 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00370-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rosenbaum N.W., Agatha-Gracht 7 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00370-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rosenbaum N.W., Agatha-Gracht 7 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in□onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat□negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00371-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M., Dorothea-Gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de natuur in mijn directe omgeving en wil derhalve aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00371-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M., Dorothea-Gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en mijn directe omgeving heeft deze weg niet nodig, daar wij goed te bereiken zijn met de auto en het openbaar vervoer.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00371-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M., Dorothea-Gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van mijn gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van de uitlaatgassen en fijn stof in mijn leefomgeving komen en het gezondheidsrisico daarmee verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00371-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M., Dorothea-Gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn eigen huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00371-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M., Dorothea-Gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik woon nog geen 150 meter verwijderd van de aan te leggen Buitenring.□□Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder, omgevingslawaai)□in mijn tuin-buurt en wijk ernstig aangetast worden wat het leef/en woonklimaat negatief□doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Meer specifiek wordt op het punt van de EHS het volgende opgemerkt. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest□en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier□en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om□nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van□(beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of□te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans□snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze□burcht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Specifiek ten aanzien van de vos wordt het volgende opgemerkt. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De vos valt ook onder deze lijst van soorten. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt wel. Dat betekent dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voorzorgsregels in acht worden genomen. □□Voorstel: de

zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00375-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01341

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00375-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01342

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven. Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg `Toetsing op doelbereid & MKBA` van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nog onvoldoende duidelijk is hoe de weg gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn.□De informatievoorziening door de provincie is onvoldoende. □
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Alle benodigde stukken hebben van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 ter inzage gelegen en zijn langs elektronische weg beschikbaar gesteld. □Tot slot hebben op 2 en 3 juli 2010 informatiemarken plaatsgevonden in het Parkstad Limburg Stadion.□Wij bestrijden dan ook dat wij burgers over de plannen voor de Buitenring Parkstad Limburg onvoldoende hebben geïnformeerd.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust door o.a. geluidhinder in onze buurt worden aangetast met alle gevolgen voor het leefklimaat van dien. Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). Het is maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01352**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij een snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4- baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook

verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00375-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01353

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directe omgeving□van deze Buitenring, vanwege de toename van o.a. fijnstof en CO2.□□Hier is een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen□hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een□feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de□nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te□bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een□en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de□C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan. Verwezen wordt naar paragraag 3.4.4 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. Het aanleggen van de Buitenring brengt graafwerkzaamheden met zich mee die een verstorende werking zullen hebben op eventueel aanwezige archeologische waarden. Het advies, zoals verwoord in Deelrapport 7B, is een advies dat gegeven en van toepassing is op het moment dat de weg aangelegd gaat worden zoals ze nu in het voorgestelde Inpassingsplan (zie verbeelding) wordt afgebeeld. Voorafgaand aan de aanleg van de weg zullen de tijdens het vooronderzoek aangetroffen behoudenswaardige archeologische resten zorgvuldig worden opgegraven. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis significant□dalen. Ik behoud mij alle rechten voor om hiertoe op enig moment een claim ter□compensatie van de geleden schade in te dienen.□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.M.J., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gang van zaken rond de planning van deze Buitenring, de manier waarop hier□(niet of nauwelijks) over wordt gecommuniceerd door betreffende overheden, is□een goed voorbeeld van het slechte contact tussen overheid en burger en in mijn□ogen helaas een gemiste kans. Ik vraag mij dan ook af of hier wel alle van□toepassing zijnde procedures correct zijn gevolgd en uitgevoerd.□□□
Antwoord:	Alle van toepassing zijnde procedurezijn correct doorlopen. Bovendien is uitvoerig gecommuniceerd over de plannen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baetens J.M.F., Klingbemden 13 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baetens J.M.F., Klingbemden 13 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogtc aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk Klingbenden is een kindvricndelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baetens J.M.F., Klingbemden 13 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baetens J.M.F., Klingbemden 13 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel ter plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baetens J.M.F., Klingbemden 13 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs J.C., Merkelbeekerstraat 53 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs J.C., Merkelbeekerstraat 53 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbcmdcn is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01360**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs J.C., Merkelbeekerstraat 53 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu loc zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01362**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs J.C., Merkelbeekerstraat 53 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcscherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs J.C., Merkelbeekerstraat 53 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstcnrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast S.M.J.J., Kamp 10 6361GX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locate wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast S.M.J.J., Kamp 10 6361GX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen financieel doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paas J., Klingbemden 10 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paas J., Klingbemden 10 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging va deze straat via de de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk Klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paas J., Klingbemden 10 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van AWACS- vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paas J., Klingbemden 10 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paas J., Klingbemden 10 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als de Verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid , zeker voor kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00381-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pieters W.A.M.E., Terlindenweg 18 6433PC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik mis bij de overheden die mij en andere burgers moeten vertegenwoordigen de noodzakelijke neutraliteit om tot een goede afweging van voor- en nadelen te komen. Blijkbaar moet deze buitenring erg gewoon komen, kosten wat kost. Geld speelt blijkbaar geen rol, vele miljoenen extra kosten maken niet uit; de burger betaalt toch wel. Dat die weg helemaal overbodig is nu de bevolking in deze regio sterk afneemt, speelt ook geen rol. Dan worden gewoon nieuwe activiteiten opgezet om de beoogde verkeersstromen te genereren en als dat niet helpt, sluit je toch gewoon bestaande verbindingen af, zodat de mensen wel moeten gaan rijden over die nieuwe weg. - Dat ze daarbij vele kilometers moeten omrijden ten opzichte van de huidige situatie, maakt niet uit. - Dat vele hectaren prachtig natuurgebied en landschap, waar Limburg zo trots op is, verloren gaat maakt ook niet, evenals de bedreiging voor diverse soorten zeldzame planten en dieren. Alles duidt erop dat dit prestigeproject van enkele bestuurders er gewoon moet komen en dat alle belangen hiervoor opzij geschoven moeten en kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **00386-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra Meeks E.M., Klingbemden 67 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00386-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra Meeks E.M., Klingbemden 67 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbcmdcn is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00386-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra Meeks E.M., Klingbemden 67 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu loc zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00386-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra Meeks E.M., Klingbemden 67 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcscherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00386-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra Meeks E.M., Klingbemden 67 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstcnrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00387-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen v.d. Veerdonk A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De straat is nu al overbelast, ben tegen meer verkeer en tegen de komst van een op- en afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat en stel u aansprakelijk voor eventuele nadelige gevolgen die ik hier van ondervind.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix W.J., Klingbemden 169 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **00388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix W.J., Klingbemden 169 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 kmuur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix W.J., Klingbemden 169 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix W.J., Klingbemden 169 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01389**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix W.J., Klingbemden 169 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient (te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeck met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00389-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.C., Klingbemden 97 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00389-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.C., Klingbemden 97 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straa» via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitennng geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredlg grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00389-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.C., Klingbemden 97 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00389-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.C., Klingbemden 97 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00389-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wijnen J.C., Klingbemden 97 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstcnrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00392-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01395

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wonende aan de N274 die een rechtstreekse aansluiting gaat krijgen op de buitenring parkstad, kan ik na het bezoeken van de infodagen alleen maar constateren dat er geen rekening is gehouden met de toename van het verkeer vanaf duitsland Gezien er nu al vaker problemen zijn omtrent filevorming en het vanuit het dorp schinveldf jabeekerstraat) betreden van de rotonde gelegen bij het avia tankstation bijna onmogelijk is, i.v.m. het drukke verkeer vanaf Brunssum en Duitsland, kan ik alleen maar constateren, dat er bij een dergelijke toename van het verkeer, als voorzien door de studies, er geen enkele redelijke doorgang voor ons meer in zit. Hiermee wordt de leefbaarheid in het dorp schinveld zwaar aangetast, naar mijn mening ontoelaatbaar.
Antwoord:	Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben inderdaad aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. In deze studies wordt voorgesteld de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat om te bouwen naar turborotondes. Onderzocht dient te worden welke effecten deze aanpassingen met zich meebrengen voor het vigerende bestemmingsplan. Aanvullend onderzoek is dan ook noodzakelijk. Het streven is om de maatregelen aan de N274 voor openstelling van de Buitenring afgerond te hebben. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00392-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01398

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er ontstaat een ontoelaatbare toename van de geluidshinder.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het dorp Schinveld gaat gebruikt worden als sluiproute tijdens verkeersopstoppingen op de A2, wat de leefbaarheid in het dorp, welke toch al ernstig is aangetast door de Awacs, nog meer onder druk zet.
Antwoord:	Incidenteel is het mogelijk dat verkeersopstoppingen op wegen in het omliggende gebied zorgen voor een verkeerstoename op parallel lopende wegen. Nieuwe infrastructuur wordt echter ontworpen voor de standaard situatie en niet op eventuele piekdrukte door incidentele gebeurtenissen op het omliggende wegennet. Meer structurele knelpunten op omliggende wegen zijn overigens ook in het verkeersmodel aanwezig en zijn daardoor reeds meegewogen in de gegenereerde verkeersstromen. De verwachting is dat incidentele problemen op het omliggende wegennet niet per definitie voor verkeersproblemen zorgt op de eventuele alternatieve route van de Buitenring en de N274. De leefbaarheid in het dorp Schinveld gaat daardoor niet achteruit tijdens verkeersopstoppingen op de A2.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder is er aan de rand van de N274 een brede maatschappelijke voorziening gepland, waardoor er een grotere toestroom van schoolgaande jeugd de N274 moet gaan oversteken, hoe dacht u dit op te lossen op een veilige manier?
Antwoord:	Bij de opwaardering van de N274 en in het bijzonder van de rotondes van de Jabeekerstraat en Brunssummerstraat, zal rekening gehouden worden met verkeersveilige langzaam verkeersvoorzieningen.□□De planvorming voor de Buitenring is tot stand gekomen in goed overleg met de gemeente Onderbanken. Aan de gemeente is op voorhand gevraagd aandachtspunten te vermelden waarmee rekening gehouden dient te worden. Vanuit de gemeente is nooit het signaal gekomen dat er een brede maatschappelijke voorziening aan de N274 wordt gerealiseerd. Er is met een deze specifieke planvorming dus geen rekening gehouden in het inpassingsplan van de Buitenring.□Bij de herstructurering van de N274 zal een dergelijke voorziening wel meegenomen dienen te worden wanneer voor deze voorziening vastgestelde plannen voorhanden zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Gemeente Onderbanken is verder een toeristisch ontwikkelgebied en het dusdanig moeilijk bereikbaar maken van de losse kernen, te voet of per fiets, is absoluut niet bevorderlijk voor de werkgelegenheid hierin. Worden hiervoor extra maatregelen getroffen of mogen de burgers daar weer voor opdraaien?
Antwoord:	De bereikbaarheid voor langzaam verkeer is tijdens de planvorming van de Buitenring een nadrukkelijk aandachtspunt geweest. Woon-werk en school gerelateerde routes vanuit de gemeente Onderbanken ondervinden minimaal nadeel van de aanleg van de Buitenring. Parallel aan de N274 blijft een fietsstructuur bestaan die Schinveld met Brunssum verbindt. Deze kruist de Buitenring ter hoogte van de aansluiting van de N274 op de Buitenring. Recreatieve langzaam verkeersroutes worden ook zoveel mogelijk hersteld. Het is echter niet mogelijk gebleken de Ubachseweg en de Kattekoelenweg in de bestaande situatie te handhaven. Er is daarom gekozen recreatief verkeer gebruik te laten maken van het viaduct van de Hoogenboschweg om vervolgens nieuwe recreatieve verbindingen aan te leggen naar de bospaden richting Schinveld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ook is het bij ons opgekomen, waarom dit project nog op een zodanig ingrijpende manier moet gerealiseerd worden? Wij leven toch in een krimpgebied? Of gaat het toch om de prestige van dit project. Mijns inziens wordt dit niet gedaan voor de limburgse burgers, maar meer voor de doorstroom van alle (vracht)verkeer van buitenaf zonder dat het voor ons noemenswaardig iets oplevert, behalve dan nog meer schade aan onze waardevolle natuur en aan ons leefmilieu.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Arets-Hellenbrand J.C.M., Koperwiek 7 6451LJ te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uiteindelijk wil ik ermee besluiten dat ik het een zwaar gemiste kans vind, dat er niet een fatsoendelijke en snelle manier van openbaar vervoer in het project geïntegreerd zit, zoals een sneltramverbinding, zodat niet iedereen in zijn eigen heilige koe hoeft te kruipen.
Antwoord:	Binnen het verkeerskundig onderzoek is bezien in hoeverre de Buitenring een barriere vormt voor de bestaande busverbindingen. Het inpassingsplan voorziet inderdaad niet in nieuwe openbaar vervoersverbindingen. Dat is ook niet de doelstelling van het project en valt daarmee buiten de scope. Het is echter zeer onwaarschijnlijk dat nieuwe openbaar vervoersverbindingen tussen bijvoorbeeld Brunssum en Schinveld substantieel effect hebben op de effecten van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Poll-Brouwers F., Klingbemden 148 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Poll-Brouwers F., Klingbemden 148 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Poll-Brouwers F., Klingbemden 148 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Poll-Brouwers F., Klingbemden 148 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkeibeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Poll-Brouwers F., Klingbemden 148 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood L.J.M., Klingbemden 77 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood L.J.M., Klingbemden 77 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	ik ben van mening dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijks Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van de wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood L.J.M., Klingbemden 77 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier lol nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood L.J.M., Klingbemden 77 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitennng - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de gcluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoonbrood L.J.M., Klingbemden 77 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is myn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huideige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare conscequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00397-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niestadt D., Nierhoven 35 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00397-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niestadt D., Nierhoven 35 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen financieel doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00398-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ensink B., Klingbemden 141 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00398-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01421

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ensink B., Klingbemden 141 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening,dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen,in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze toch al broze leefomgeving. Voor uw informatie; de wijk Klingbemden is een kindvriendelijke,verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00398-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01423

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ensink B., Klingbemden 141 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is tot nu toe goed wonen in een mooie omgeving,waarin wij overigens wel al voldoende te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen. Die vliegen op dit punt extreem laag, en de uitstoot van schadelijke stoffen is te hoog voor Nederland.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De berekende concentraties in het luchtonderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen, dus ook de vervuilende invloed van vliegtuigen. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00398-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ensink B., Klingbemden 141 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet,dat de buitenring-als deze wordt gerealiseerd-verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen,zodat de geluidsbescherming(naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring) wat ik persoonlijk onwaarschijnlijk acht).
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00398-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ensink B., Klingbemden 141 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel onmogelijk zou blijken (wat mijn inziens onwaarschijnlijk is)is mijn mening dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 te.m. 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn,bestemd voor voetgangers en fietsers.Een brug dus,vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In allen gevallen dient to worden voorkomen,dat er een sluiproute via onze woonwijk onstaat voor verkeer van en naar Schinveld,Bmgelrade,Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeers onveiligheid,zeker voor onze kinderen,toename van fijnstof lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai. bovenop de AWACS ellende!
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00401-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen M.P.M., Hommerterweg 251 6436AK te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij delen de provinciale doelstelling om de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in Parkstad daar waar nodig te verbeteren. Een van de manieren om deze doelstelling te bereiken is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet. De hamvraag is echter welke delen van het regionale wegennet ontbreken en daarom om maatregelen vragen. Wij zijn het niet eens met de bestuurlijk gekozen richting om tussen de aansluiting Nuth en de N281 nabij Avantis een complete Buitenring te realiseren (voetnoot 1). Met onze bezwaren tegen de voorliggende variant bevinden wij ons in goed gezelschap.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Het ontwerp van de gehele Buitenring is gebaseerd op de behoefte naar de verbinding binnen Parkstad. Er is een verkeersstudie uitgevoerd naar de afmetingen van de Buitenring. Uit deze onderzoeken blijkt dat de complete Buitenring tussen Nuth en Avantis wel noodzakelijk is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00401-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen M.P.M., Hommerterweg 251 6436AK te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw eigen externe adviescommissie, de Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) heeft immers ook al kritische kanttekeningen gezet bij de nut- en noodzaak van de actuele variant (voetnoot 2). De Buitenring in de voorgestelde vorm draagt ook naar onze mening niet bij aan de ruimtelijke kwaliteit van Parkstad en zeker niet aan de ruimtelijke kwaliteit van ons woongebied. Wij hebben daarvoor goede argumenten: Enkele jaren geleden was de onduidelijke interne verkeersstructuur en slechte aansluiting op het bovenregionaal wegennet een grote aantasting van de ruimtelijke kwaliteit in Parkstad. In essentie ging het om drie hoofdproblemen. 1. Interne bereikbaarheid. De historisch gegroeide lokale wegenstructuur was vaak onoverzichtelijk en niet optimaal op elkaar aangesloten. 2. Externe bereikbaarheid op de noord-zuid as. Regionaal verkeer moest meestal een grote omweg maken via de A2-A76 om vervolgens via het lokale wegennet bij de bestemming te komen. 3. Externe bereikbaarheid op de oost-west as. Regionaal verkeer moest via de A76-N281 de lokale wegen benutten om met name het gebied rondom Heerlen, Brunssum en Landgraaf te bereiken. De huidige situatie ten aanzien van de drie hoofdproblemen is echter sterk verbeterd. Ad. 1. Interne bereikbaarheid. De recent gerealiseerde Binnenring Parkstad zorgt voor een heldere doorstroming van verkeer tussen Heerlen, Brunssum, Landgraaf en omgeving. Enkele wegvakken blijven nog voor knelpunten zorgen. Deze 17 wegvakken liggen echter niet in de directe omgeving van Amstenrade (voetnoot 3) en worden trouwens maar op 2 plekken door de Buitenring opgelost (voetnoot 4). De tijdwinst voor lokaal autoverkeer door de aanleg van de Buitenring is bovendien minimaal en bedraagt bij normale verkeersomstandigheden niet meer dan een minuut. Ad. 2. Externe bereikbaarheid op de noord-zuid as. Regionaal verkeer maakt nu gebruik van de aansluiting tussen Born en Brunssum en kan gemakkelijk verder reizen richting Landgraaf-Heerlen (N276-B56n-N274). Het bedrijventerrein van Brunssum is bijvoorbeeld weer goed bereikbaar. Nut en noodzaak van het Buitenrinpdeel Brunssum-Nuth ontbreekt Ad. 3. Externe bereikbaarheid op de oost-west as. Regionaal verkeer kan nu gebruik maken van de nieuwe Binnenring. Daardoor is in ieder geval de bereikbaarheid van het westelijk deel van de Parkstad gegarandeerd. De bereikbaarheid van en naar richting Aachen is echter nog niet optimaal. De Buitenring kan hier wel een meerwaarde hebben. De externe bereikbaarheid op de oost-west as moet dus nog worden verbeterd. De Buitenring heeft als doel de externe bereikbaarheid te verbeteren en kan daarom in aangepaste vorm dit knelpunt op het regionale wegennet oplossen. De ontsluiting van het bedrijvenpark Avantis en de omliggende recreatiebedrijven is namelijk gebaat bij een Buitenring in de vorm van een sikkel: wegmaatregelen nemen voor het trace N299-N300 Brunssum-Avantis zoals nu ook in het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen dan uitsluitend verkeerskundige doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00401-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen M.P.M., Hommerterweg 251 6436AK te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Buitenring zou een verbetering zijn van het vestigingsklimaat voor gehele gebied van Nuth tot Simpelveld. Dat is een onzuiver argument. Zoals ook de provincie weet ligt de focus op het versterken van de mogelijkheden van de oostflank van Parkstad. Het mag toch niet de bedoeling zijn dat Amstenrade en omgeving een concurrerende vestigingsplaats wordt voor bedrijven die qua aard en omvang veel beter op bedrijvenpark Avantis kunnen zitten? Overigens is het daarnaast gelet op de trend van demografische krimp sterk de vraag of veel nieuwe kleinschalige bedrijven zich in het gebied zullen vestigen. Sterker nog, de bedrijvigheid zal zomaar kunnen afnemen vanwege de bevolkingskrimp. Wij vragen ons dan ook af waar de door u verwachte groei van het autoverkeer vandaan komt. Alleen het aanleggen van een weg volstaat niet. Dat is overduidelijk de wens vader maken van de gedachte. Gelet op algemeen bekend wetenschappelijk onderzoek naar het regionaal vestigingsklimaat van bedrijven ligt het veel meer voor de hand dat de nieuwe Buitenring leidt tot een verplaatsing van de bestaande bedrijvigheid binnen het Parkstadgebied. Bedenk ook dat de afstanden binnen de Parkstadregio erg klein zijn. Wij vragen ons dan ook sterk af waar dan de ruimtelijke winst zit van de huidige Buitenringvariant.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00401-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen M.P.M., Hommerterweg 251 6436AK te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het beter faciliteren van de recreant wordt ook als belangrijk argument aangedragen voor de Buitenring. Wij zien niet in welke recreatiebedrijven op het trace Nuth-Brunssum beter bereikbaar worden door de Buitenring. Zeker niet gelet op de beperkte reistijdwinst. Het argument dat door de Buitenring de bezoekers op de heen- en terugweg zien dat Parkstad Limburg meer te bieden heeft lijkt ons erg vergezocht. Ten eerste zal de gemiddelde bezoeker niet snel van het trajectdeel Nuth-Brunssum gebruik maken en ten tweede vragen we ons af wat de bezoeker te zien krijgt van bijvoorbeeld het dorp Amstenrade als hij over het voorgestelde verdiepte (sic) weggedeelte rijdt. Het huidige landschappelijke beeld en beschermde dorpsgezicht van Amstenrade en omgeving draagt veel meer bij aan een positieve beleving door de bezoeker.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00401-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen M.P.M., Hommerterweg 251 6436AK te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De actuele situatie van het wegennet in Parkstad geeft onvoldoende onderbouwing voor de voorliggende variant van de Buitenring. De regionale verbinding met Duitsland (Parkstad- Aachen) kan worden verbeterd door het uitvoeren van een aangepaste Buitenringvariant: de sikkelvariant tussen Brunssum en Avantis. Wel is het nodig om flankerend hieraan prioriteit geven aan verbeteren van het knelpunt aansluiting A76 Nuth. Het aanpassing van de aansluiting Nuth op de A76 is overigens ook al in de situatie zonder Buitenring noodzakelijk. Wij verzoeken u dan ook het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad aan te passen met in achtneming van de opmerkingen uit onze zienswijze.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De door u voorgestelde variant biedt geen oplossing voor het gebruik van lokale wegen voor regionaal doorgaand verkeer van Brunssum richting A76. Daarmee blijven wegen als de N298 en de Bodempleinroute belast met verkeer waarvoor deze routes niet zijn ingericht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00403-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambuckers W.C.H., Krichelbergsweg 24 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00403-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambuckers W.C.H., Krichelbergsweg 24 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00403-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambuckers W.C.H., Krichelbergsweg 24 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00403-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambuckers W.C.H., Krichelbergsweg 24 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00403-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambuckers W.C.H., Krichelbergsweg 24 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00404-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bijnen I.A.A., Truytstraat 48 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00404-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bijnen I.A.A., Truytstraat 48 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00404-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bijnen I.A.A., Truytstraat 48 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00404-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bijnen I.A.A., Truytstraat 48 6469HP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00405-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen H.J., Burgemeester Franssenstraat 26 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur. Specifiek voor de Burgemeester Franssenstraat vragen wij u de volkstuintjes en het bosgebied eromheen te ontzien.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00405-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen H.J., Burgemeester Franssenstraat 26 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn;
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00405-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen H.J., Burgemeester Franssenstraat 26 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	pleiten wij voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen;
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00405-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen H.J., Burgemeester Franssenstraat 26 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen;
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00405-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Coenen H.J., Burgemeester Franssenstraat 26 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring zal de rust, o.a. door de geluidshinder, in onze tuin- en buurt danig worden aangetast wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00407-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weerden van der F., Calbertsweg 33 6465CA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Langs deze weg teken ik bezwaar tegen het aanlegen van de geplande buitenring Parkstad- Limburg door de Provincie. De reden die wij aanvoeren is dat door de aanleg van deze buitenring de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast wordt dat het leef- en woonklimaat negatief beïnvloed zal worden. Hierdoor zal ook de waarde van mijn huis danig doen zakken.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pals M., Spechtstraat 17 6469XP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00409-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01454**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koonen R.J.W., John Erkensstraat 34 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00409-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01455**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koonen R.J.W., John Erkensstraat 34 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00409-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01456**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koonen R.J.W., John Erkensstraat 34 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00409-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01457**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koonen R.J.W., John Erkensstraat 34 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen,
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00409-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01458**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Koonen R.J.W., John Erkensstraat 34 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken-Koolen B.B.P., St. Bernadettestraat 57 6465AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken-Koolen B.B.P., St. Bernadettestraat 57 6465AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken-Koolen B.B.P., St. Bernadettestraat 57 6465AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken-Koolen B.B.P., St. Bernadettestraat 57 6465AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken-Koolen B.B.P., St. Bernadettestraat 57 6465AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preijde Y.A.M., Agatha-Gracht 2 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preijde Y.A.M., Agatha-Gracht 2 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preijde Y.A.M., Agatha-Gracht 2 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preijde Y.A.M., Agatha-Gracht 2 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01473**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preijde Y.A.M., Agatha-Gracht 2 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00412-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00412-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00412-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00412-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00412-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Esdonk G., Kievitstraat 22 6469XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern H.J., Dorothea-Gracht 15 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pletten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern H.J., Dorothea-Gracht 15 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goec, te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern H.J., Dorothea-Gracht 15 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zuilen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern H.J., Dorothea-Gracht 15 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern H.J., Dorothea-Gracht 15 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo bespaarde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00415-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed, te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen verhoogde concentraties CO2 afkomstig van de uitlaatgassen en fijnstof in onze omgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen. Daarnaast hebben en zullen we komende jaren last hebben van de Firma Wiso - split. Ook hier wordt een grote hoeveelheid fijnstof geproduceerd. Deze totale waarden zullen het huidige maximum zeker overschrijden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. □□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen. Wij tekenen dan ook zeker protest aan tegen een mogelijke OZB-waarde verhoging.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring zal de rust (o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig worden aangetast wat wederom negatieve gevolgen heeft voor ons leef/ en woonklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00416-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01506

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg G., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder te nen wii bezwaar aan tegen de aansluiting van de nog aan te leggen ventweg op de Grachterstraat. Deze zal paralel gaan lopen met de Buitennng (ter hoogte van de huidige Hamstraat), en zal aansluiten op de Grachterstraat. De gemeente heeft in begin 80er jaren in deze straat diverse maatregelen genomen om de Grachterstraat veiliger en bewoonbaar te houden. Naast de verplichte 30 kilometer rijsnelheid zijn er vluchtheuvels en parkeerbaaien aangelegd. Daarnaast is er een verbod van vrachtverkeer ingesteld. Met de plannen, zoals ze nu voorliggen, zal het woongenot tot een minimum worden gereduceerd. Het vrachtverkeer zal bewust of onbewust de Grachterstraat gaan benutten als sluiproute. Dus de bewoners worden dus dubbel belast met de buitenring en het verkeer hiervan. Wij stellen voor om de Grachterstraat ter hoogte van de huidige Hamstraat geheel af te sluiten en de toegang tot de onze wijk via een andere route te laten gaan. Als mogelijke route van en naar de wijk Gracht stel ik voor om de huidige PARALLELWEG (nabij het miljoenen!ijntje) als aansluiting te gebruiken. Aan de Parallelweg staan 4 huizen. Daartegen staan in de Grachterstraat ongeveer 70 huizen. Dus 70 gezinnen problemen. Voordeel van de routewijziging is dat het verkeer afkomende van het industnegebied zal moeten afremmen om de bocht te maken richting de Industriestraat. Dus de ventweg moet stoppen bij het industrieterrein. Maar, in zijn totaliteit blijven wij TEGEN.de aanleg van een Buitenring!
Antwoord:	De verkeersintensiteiten op de route Drievogelstraat - Industriestraat nemen af, als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Woonwijk de Gracht blijft via de parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Hierdoor ontstaat geen verkeerstoename op de spoorwegovergang van de Grachterstraat en op de Drievogelstraat. Op de parallelweg van de Buitenring wordt tussen woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia een verbod voor vrachtverkeer ingesteld zodat de Gracht niet door doorgaand vrachtverkeer wordt belast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00417-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01507

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geïsoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hilgers W., Birgitta-Gracht 32 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Creutzer N.W., De Locht 82 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Na bestudering van het Ontwerp-mpassingsplan kan ik concluderen dat bij de Provincie Limburg in ieder geval het besef ontstaan is dat ter hoogte van de Gracht geen ruimte is voor zowel de Buitenring Parkstad Umburg (BPL) alsook de woningen aan de zuidkant van de Buitennng en dat door amovering van deze woningen de Buitenring meer in zuidelijke richting aangelegd kan worden. Echter, deze zou mijns inziens nog zuidelijker aangelegd moeten en kunnen worden ondanks de aanwezigheid van de Crombacherbeek, ervan uitgaande dat het belang van de bewoners van de Gracht en het buurtschap Locht zwaarder dient te wegen dan een eventuele aantasting van het Crombacherbeekdal. Bovendien zal het Crombacherbeekdal in de toekomst toch heringericht worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de geopperde zuidelijkere ligging van de Buitenring komt deze op Duits grondgebied te liggen, en dat is niet het uitgangspunt bij het ontwerp van de Buitenring geweest. Aanleg op Duits grondgebied vergt ook een langere besluitvormingstraject. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Creutzer N.W., De Locht 82 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het Ontwerp Inpassingsplan verandert er niets voor het buurtschap Locht. Door de geplande ligging van de BPL komt een vierbaans weg vlak naast de overgebleven woningen aan de Locht te liggen. Dit zal gepaard gaan met een algemene verslechtering van het leefklimaat. Hierbij valt te denken aan geluidsoverlast, toename van fijnstof en uitlaatgassen, schade aan en waardevermindering van de huizen en visuele hinder.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Overigens ligt de Buitenring ter hoogte van het buurtschap Hocht circa 5 meter verdiept om de visuele hinder voor de omgeving te beperken. De Hocht zal hierbij de Buitenring op maaiveld kruisen.□ □□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Creutzer N.W., De Locht 82 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ook deze situatie zou verbeterd kunnen worden door ook hier de BPL meer in zuidelijke richting op te schuiven. Deze mogelijkheid is te realiseren door de bocht die de BPL net na de Crombacherhoeve maakt af te vlakken. Hierdoor verschuift deze vanzelf in zuidelijke richting en zou het buurtschap Locht ook zuidelijke getroffen worden, waardoor de afstand tot de woningen groter zal worden met alle positieve effecten van dien. Bovendien kan in het huidige ontwerp door de scherpte van de bocht, volgens informatie van uw eigen medewerkers tijdens de voorlichtingsdagen, geen 100 km per uur op dit gedeelte van het traject gereden worden, hoewel dit wel de oorspronkelijke opzet was. 70 km per uur zou hier de maximale snelheid zijn.□Komende vanaf het verkeersplein bij Avantis richting Kerkrade betekent dit dat het verkeer net in deze bocht zal accelereren waardoor de geluidswaarden zullen toenemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. De ligging van de Buitening is zodanig gekozen dat het zo min mogelijk sloop van woningen met zich mee brengt. Indien de as van de Buitenring verder naar het zuiden opschuift, worden andere woningen aan de Crombacherstraat aangetast. De Provincie heeft dit als onwenselijk verklaard.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01537**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Creutzer N.W., De Locht 82 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een andere mogelijkheid om de BPL meer in zuidelijke richting op te schuiven zou gerealiseerd kunnen worden door verplaatsing van de Crombacherhoeve. In het huidige Ontwerp-inpassingsplan zal de BPL rakelings langs dit monument gaan. Hierdoor komt dit absoluut niet meer tot zijn recht. Indien het belang van deze hoeve zo groot is dat men er de aanleg van de BPL voor wil aanpassen en hierdoor alleen kan kiezen voor de minst slechte optie voor de Gracht en het buurtschap Locht, is het wellicht de overweging waard de rombacherhoeve te verplaatsen naar een plek waar zij wel tot haar recht zal komen. Hierdoor zou de BPL dan ook nog zuidelijker aangelegd kunnen worden waardoor de afstand tot de Gracht groter wordt en het buurtschap Locht voor het grootste gedeelte gespaard kan worden. Bovendien zou dan ook□de hiervoor genoemde bocht uit het traject van de BPL verdwijnen.
Antwoord:	De Provincie heeft als uitgangspunt gesteld dat monumentale panden, zoals de Crombacherhoeve, niet aangetast of verplaatst mogen worden. Derhalve is het geopperde voorstel uit de zienswijze niet haalbaar.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Creutzer N.W., De Locht 82 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voornoemde aanpassingen zouden wellicht overbodig zijn, indien de mogelijkheid nderzocht zou worden om de Buitenring circa 75 meter naar het zuiden te verplaatsen, dit ondanks het gegeven dat de BPL hier een minimaal stuk over Duits grondgebied zou lopen. In een tijdperk van Euregionale samenwerking zou dit toch geen belemmering meer moeten vormen. Hierbij zou de weg achter de bestaande huizen aan de Crombacherstraat liggen en de aansluiting op de rotonde bij Avantis zou geen problemen opleveren daar naast het buurtschap Locht voldoende ruimte is om de weg onder de Horbacher Strasse / Locht door te trekken. Ook de twee rijksmonumenten aan de Crombacherstraat zullen dan, zonder eventuele ingrepen tot hun recht blijven komen.
Antwoord:	Indien de Buitenring ca 75 meter naar het zuiden wordt verplaatst, komt deze over duits grondgebied te liggen. De besluitvorming voor de aanleg van de gehele Buitenring wordt daarmee nog complexer en zal langer duren. Het is duidelijk dat dit een ongewenste suituatie is voor de Provincie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01526**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01535**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers C., Birgitta-Gracht 29 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen M., Krichelbergsweg 21 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen M., Krichelbergsweg 21 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf ai in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen M., Krichelbergsweg 21 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen M., Krichelbergsweg 21 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nelissen M., Krichelbergsweg 21 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dose H., Grachterstraat 81 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dose H., Grachterstraat 81 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dose H., Grachterstraat 81 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dose H., Grachterstraat 81 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01536**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dose H., Grachterstraat 81 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01540**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en net openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgermeester Som zelf al in zijn „droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij ptetten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	in het geval, dat de Parallelweg an de Hamstraat niet wordt gebouwt, wordt de wijk „Gracht" afgesloten. De wijk is alleen nog over de Grachterstraat te bereiken en een openbaar vervoer (line 44) is niet verder mogelijk. Er is meer tijd nodig, om het werk te bereiken en de levenskwaliteit gaat achteruit.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen N., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen N., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en net openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgermeester Som zelf al in zijn „droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereijkbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01547**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen N., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij ptetten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen N., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde von mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen N., Agatha-Gracht 16 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00427-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01552

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar mijn mening is een vierbaans ringweg in een vergrijzende krimpregio als Parkstad Limburg helemaal overbodig.omdat door de toenemende vergrijzing de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder zal worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00427-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01553

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de Provincie Limburg beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n is niet realistisch, omdat de `Mobilitatsausschuss` van de stad Aken al op 20.01.2005 en de gemeenteraad van de stad Aken op 02.02.2005 hebben besloten, niet met de bouw van de B258n op Akens grondgebied akkoord te gaan. Deze besluiten van de desbetreffende commissie als ook van de raad van de stad Aken zijn rechtsgeldig en men is in Aken niet van plan, deze besluiten te wijzigen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaart (een effect, dat men nu al kan constateren en dat door een vierbaans weg alleen maar erger zal worden). Hierdoor zullen geluids- en fijnstofemissies aanzienlijk toenemen.
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven dooreen vierbaans ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet constateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaans ringweg plus een tweebaans ontsluitingsweg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" de facto zes rijbanen met alle gevolgen van geluids- en fijnstofoverlast "voor de deur" krijgen, waardoor de huizen sterk in waarde zullen verminderen en de levenskwaliteit van de bewoners aanzienlijk achteruit zal gaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baans weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houwen Dijkstra S.M., Constantijn-Eik 2 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baans weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00428-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern M., St. Bernadettestraat 29 6465AV te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00428-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern M., St. Bernadettestraat 29 6465AV te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00428-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern M., St. Bernadettestraat 29 6465AV te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00428-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01560**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern M., St. Bernadettestraat 29 6465AV te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00428-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kern M., St. Bernadettestraat 29 6465AV te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring za! de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01565**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pieiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is gosd te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereijkbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde von mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klopke-Baszton U., Agatha-Gracht 25 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het geval, dat de Parallelweg an de Hamstraat niet wordt gebouwt, wordt de wijk „Gracht afgesloten. De wijk is alleen nog over de Grachterstraat te bereiken en een openbaar vervoer (line 44) is niet verder mogelijk. Er is meer tijd nodig, om het werk te bereiken en de levenskwaliteit gaat achteruit.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar mijn mening is een vierbaans ringweg in een vergrijzende krimpregio als Parkstad Limburg helemaal overbodig,omdat door de toenemende vergrijzing de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder zal worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de Provincie Limburg beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n is niet realistisch, omdat de `Mobilitatsausschuss` van de stad Aken al op 20.01.2005 en de gemeenteraad van de stad Aken op 02.02.2005 hebben besloten, niet met de bouw van de B258n op Akens grondgebied akkord te gaan. Deze besluiten van de desbetreffende commissie als ook van de raad van de stad Aken zijn rechtsgeldig en men is in Aken niet van plan, deze besluiten te wijzigen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaart (een effect, dat men nu al kan constateren en dat door een vierbaans weg alleen maar erger zal worden). Hierdoor zullen geluids- en fijnstofemissies aanzienlijk toenemen.
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaans ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaans ringweg plus een tweebaans ontsluitingsweg, zoals vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" de facto zes rijbanen met alle gevolgen van geluids- en fijnstofoverlast "voor de deur" krijgen, waardoor de huizen sterk in waarde zullen verminderen en de levenskwaliteit van de bewoners aanzienlijk achteruit zal gaan.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baans weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baans weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen Y.A.M., Drievogelstraat 40 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet constateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beïnvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet constateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed. Ik pleit voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomge ving komen en daarmee de gezonheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden. Daardoor zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk daning aangetast worden wat het leef/ en woonklimat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo besparde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01596**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, za! mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beïnvloed. Ik pleit voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezonheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geïsoleerd worden. Daardoor zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk daning aangetast worden wat het leef/ en woonklimat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00432-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heine A.V.L., Birgitta-Gracht 22 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar mijn mening is een vierbaans ringweg in een vergrijzende krimpregio als Parkstad Limburg helemaal overbodig,omdat door de toenemende vergrijzing de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder zal worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de Provincie Limburg beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n is niet realistisch, omdat de `Mobilitatsausschuss` van de stad Aken al op 20.01.2005 en de gemeenteraad van de stad Aken op 02.02.2005 hebben besloten, niet met de bouw van de B258n op Akens grondgebied akkord te gaan. Deze besluiten van de desbetreffende commissie als ook van de raad van de stad Aken zijn rechtsgeldig en men is in Aken niet van plan, deze besluiten te wijzigen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaart (een effect, dat men nu al kan constateren en dat door een vierbaans weg alleen maar erger zal worden). Hierdoor zullen geluids- en fijnstofemissies aanzienlijk toenemen.
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaans ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet constateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beïnvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaans ringweg plus een tweebaans ontsluitingsweg, zoals vastgelegd in het Provinciaal Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" de facto zes rijbanen met alle gevolgen van geluids- en fijnstofoverlast "voor de deur" krijgen, waardoor de huizen sterk in waarde zullen verminderen en de levenskwaliteit van de bewoners aanzienlijk achteruit zal gaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baans weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo bespaarde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00434-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v/d Woude G.J., Constantijn-Eik 23 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baans weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00438-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01622**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Weijnen namens LWV W.I.J., Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In deze zienswijze willen wij u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. De Buitenring zorgt op die manier dan ook nog direct voor een grote, economische impuls voor het regionale bedrijfsleven.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00438-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01623**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Weijnen namens LWV W.I.J., Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen daarnaast uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. We denken dan aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00438-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01624**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Weijnen namens LWV W.I.J., Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als laatste willen wij u oproepen om extra energie in te zetten op de lobby met de Regio Aachen, zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00438-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01625**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Weijnen namens LWV W.I.J., Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen opnieuw onze waardering en steun uitspreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties in de regio Parkstad met een duidelijke ringstructuur is al jaren een ontbrekende schakel in de regio. Het realiseren van deze ringstructuur biedt kansen voor de regionale economie om zo de gevolgen van de te verwachten bevolkingskrimp te beperken en voorbereid te zijn op de toekomst. Daarnaast zorgt een goede ontsluiting van de regio Parkstad voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting. We willen dan ook nogmaals benadrukken dat een toekomstvaste variant van groot belang is.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaart.
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beïnvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00439-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meys J.L., St. Bernadettestraat 26 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00440-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Doornen-Vermeulen A.M., Van Hövell tot Westerflierhof 15 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zij vreest dat terplaatse bij realisatie van het trace, gesitueerd op geringe afstand (+/- 60m) van haar woning, ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat(o.a. ernstige verstoring van de (nacht)rust en ernstige aantasting van natuur en landschap zal optreden. Er ontbreekt hier een (recente) adequate kosten-batenanalyse.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen

zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Specifiek voor wat betreft de ligging van het tracé nabij reclamant wordt het volgende opgemerkt. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van het limburgse landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe dicht tegen de bebouwing aangelegd. Om de impact op het landschap verder te beperken volgt de Buitenring het natuurlijk reliëf van het Limburgse landschap. Door een volledige insnijding van de Buitenring op het tracé tussen Hoensbroek en Amstenrade en door gedeeltelijke insnijding van de Buitenring op het tracé langs het dal van de Merkelbekerbeek bij Brunssum wordt de impact verder beperkt. Aan de oostzijde en de zuidzijde volgt de Buitenring voor het grootste deel traces van bestaande (provinciale) wegen. Deze bestaande wegen worden waar mogelijk beter landschappelijk ingepast. De locaties voor natuurcompensatie zijn zodanig gekozen dat met de realisering van deze locaties het landschap wordt versterkt. □□De MKBA is opgesteld door een onafhankelijk en hierin gespecialiseerde bureau ECORYS. Daarbij is de MKBA opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen en is ze gebaseerd op de meest actuele informatie (effecten op verkeer, milieu) over de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00440-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Doornen-Vermeulen A.M., Van Hövell tot Westerflierhof 15 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook vreest zij dat de realisatie van de beoogde Buitenring ernstige milieueffecten zal hebben, b.v. sterke vermindering van de luchtkwaliteit door concentraties van luchtverontreinigende stoffen (meer fijnstofuitstoot en stankoverlast); geluidsoverlast tgv het vele verkeer alsmede hinder van licht en van voortdurende trillingen; vrees voor bodem- en waterverontreiniging. Een en ander zal ook met volksgezondheidsproblemen gepaard gaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00440-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01781

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Doornen-Vermeulen A.M., Van Hövell tot Westerflierhof 15 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens vreest zij dat door de aanleg van de beoogde Buitenring schade aan haar woning zal optreden. In meer algemene zin schaart ondergetekende zich achter de door het Actiecomité Buitenring Parkstad Limburg t Hofke ingediende zienswijzen en-of bezwaren.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00440-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01782

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Doornen-Vermeulen A.M., Van Hövell tot Westerflierhof 15 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zij vreest dat door de realisatie van het tracé naast schade aan haar woning tevens sprake zal zijn van een aanmerkelijke waardevermindering van haar woning/onroerendgoed. Na rijp beraad en pijn in het hart heeft zij daarom haar woning te koop aangeboden. Uit contacten met potentiële kopers is haar echter gebleken, dat door onduidelijkheid over de uitkomsten van voornoemde en andere aspecten m.b.t. de Buitenring, potentiële kopers niet bereid zijn de woning te kopen en in voorkomende gevallen de marktconforme prijs te betalen, zelfs een onlangs doorgevoerde prijsverlaging heeft (nog) geen positieve reacties opgeleverd. Volgens haar is er sprake van een aanmerkelijk verminderde verkoopbaarheid tgv de geplande Buitenring. In het recente verleden hebben zich ter plaatse dergelijke problemen op de woningmarkt niet voorgedaan. Uit de eerder aangehaalde nota is haar gebleken, dat de provincie van plan is met desbetreffende eigenaren contact op te nemen inzake mogelijke schade of waardevermindering van onroerend goed. Zij zouden een brief ontvangen en er zou een persoonlijke afspraak voor een bezoek worden gemaakt. Ondergetekende stelt het op prijs indien met haar terzake contact zou worden opgenomen. Zij houdt zich het recht voor voornoemde zienswijzen te wijzigen en/of aan te vullen. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht vraagt zij u een ontvangstbevestiging van de onderhavige brief toe te sturen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00448-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01661

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jahn R., Hansmannstraat 98 52080 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00449-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01662

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans W.F., Agatha-Gracht 36 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het inpassingsplan wordt nu een weg voorzien die parallel loopt aan de N300 en het industrieterrein Willem Sophia en wijk gracht verbindt met de Locht. Ook geeft u aan dat een 26 tal woningen en 4 bedrijven aan de zuidzijde geamoveerd worden. U geeft niet aan dat een deel van deze woningen reeds door u zijn opgekocht vooruitlopend op dit plan. Mijns inziens is er door de aankop van de woningen en bedrijven geen bezwaar de N300 zo maximaal mogelijk naar de grens met Duitsland te verplaatsen zodat de overlast voor het overgrote deel van de wijk Gracht sterk wordt gereduceerd.
Antwoord:	De Buitenring nabij de genoemde locaties is reeds zoveel als mogelijk naar het zuiden verplaatst. Verder naar het zuiden plaatsen is niet mogelijk zonder op Duits grondgebied te belanden. Dit is onwenselijk nu de procedure daarmee nog complexer zou worden en bovendien meer tijd zou vergen. De provincie acht dit ongewenst. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00449-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans W.F., Agatha-Gracht 36 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	Tevens ben ik van mening dat de in uw modellen gehanteerde waarden voor geluid en roet/fijnstof door de ter plaatse sterke helling van de weg niet correct zijn. Verkeer uit de richting Kerkrade via de N300 richting Avantis zal gezien de stijging veel meer geluid en uitstoot veroorzaken dan uw model nu aan geeft.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00449-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans W.F., Agatha-Gracht 36 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Gehanteerde argumenten voor bereikbaarheid van toeristische attracties zoals Mondo Verde, Gaiapark en Continium vind ik zwaar overtrokken, deze locaties zijn met de huidige infrastructuur prima bereikbaar.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00449-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans W.F., Agatha-Gracht 36 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Overdreven milieu belastend is het de bezoekers komende vanaf de N281 en A76 voor een bezoek aan het Gaiapark via de N300 een minimaal 3 KM omweg te laten maken bij hun bezoek.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00449-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans W.F., Agatha-Gracht 36 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de N300 volgens het huidige inpassingsplan zal tevens de verkoopwaarde van mijn woning doen dalen en de leefbaarheid van de wijk Gracht sterk negatief beïnvloeden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00450-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Hout M.A.M., Merkelbeekerstraat 72 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **00450-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Hout M.A.M., Merkelbeekerstraat 72 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkei beekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkslraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk Klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 kmuur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00450-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Hout M.A.M., Merkelbeekerstraat 72 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vlicgtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00450-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Hout M.A.M., Merkelbeekerstraat 72 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd ~ verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbee kerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00450-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Hout M.A.M., Merkelbeekerstraat 72 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug , vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerkhofs R., Klingbemden 5 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerkhofs R., Klingbemden 5 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dal het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaivelclhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat KJingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doel aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvricndclijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerkhofs R., Klingbemden 5 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin ws overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerkhofs R., Klingbemden 5 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbeschenning (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerkhofs R., Klingbemden 5 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag Tijrt. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overknrising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid zeker voor onze kinderen,□toename van fijnstof. lichtvemiiling voor de gc/innen, die loodrecht op de geplande verkeersbnig wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze ïuitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00452-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04872**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring verliest Kerkrade voor altijd zijn authenticiteit, veel historie gaat verloren. En de bewonders verliezen hun eigen identiteit. Geen mens gedijt tussen blik en beton. Daar, abezint eer gij begint!
Antwoord:	□ De provincie Limburg neemt bovenstaande ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00453-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **01679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Robroek E.H.M., Peter Schunckstraat 926 6418VD te Heerlen
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Graag wil ik reageren op Uw nieuwsbrief Buitenring, die ik afgelopen week ontving. In deze nieuwsbrief is vermeld, dat er concrete geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Worden alleen voor de “duurdere” woonwijken maatregelen, zoals geluidswallen, getroffen? Het valt mij op dat er alleen bij deze wijken geluidswallen staan. Andere wijken moeten het doen met een paar bomen. De geluidsoverlast en luchtvervuiling (door fijnstof) is voor de bewoners van de flats in de Peter Schunkstraat in Heerlen is nu al niet aanvaardbaar. Dit wordt veroorzaakt door het langsrazend verkeer en toeterende vrachtauto’s van de Euregioweg (ter hoogte van Mac Donalds) die, mede door de aanleg van de Binnen/Buitenring, steeds drukker wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00454-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korwald W., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00454-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korwald W., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00454-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korwald W., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00454-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korwald W., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00454-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korwald W., Daniel-Eik 17 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00455-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boulboulle L.H., Klingbemden 180 6441KS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00455-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boulboulle L.H., Klingbemden 180 6441KS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk Klingbemden is een kind vriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzmg van 30km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00455-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boulboulle L.H., Klingbemden 180 6441KS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS -vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00455-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boulboulle L.H., Klingbemden 180 6441KS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik begrepen in de vorm van aarden wallen)zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worde ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00455-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boulboulle L.H., Klingbemden 180 6441KS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bmgelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename en fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koch D., Alexander-Eik 9 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de natuur, onze bosrike omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koch D., Alexander-Eik 9 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koch D., Alexander-Eik 9 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koch D., Alexander-Eik 9 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van onze huisen danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koch D., Alexander-Eik 9 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust door o. a. geluidshinder in onze tuinen, de buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00457-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00457-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00457-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01703**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00457-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01704**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00457-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00458-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deichmann G.W., Klingbemden 33 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00458-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deichmann G.W., Klingbemden 33 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de Buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de Buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk Klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snel heidsbegrenzing van 30 kilometer per uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd. Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00458-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deichmann G.W., Klingbemden 33 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is tot nu, behoudens het lawaai van de AWACS-vliegtuigen, hier zeer rustig wonen in een□mooie woonomgeving.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00458-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01705**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deichmann G.W., Klingbemden 33 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de Buitenring - als deze al wordt gerealiseerd- verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00458-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01707**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deichmann G.W., Klingbemden 33 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Indien dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de Buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare gevolgen. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00459-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01708**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg C.W.P., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij wonen aan de Grachterstraat 105. Dit is nu een 30km/uur zone en verboden voor vrachtwagens. Met de komst van de bpl wordt er naast de bpl ook een ventweg gerealiseerd tussen kerkrade centrum en de wijk de Gracht. Wij zijn het niet eens met de komst van die ventweg omdat dit een sluiproute voor vrachtverkeer richting de bpl wordt.
Antwoord:	De verkeersintensiteiten op de route Drievogelstraat - Industriestraat nemen af als gevolg van de aanleg van de Buitenring inclusief parallelweg. Woonwijk de Gracht blijft via de parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Hierdoor ontstaat geen verkeerstoename op de spoorwegovergang van de Grachterstraat en op de Drievogelstraat. Op de parallelweg wordt tussen woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia een verbod voor vrachtverkeer ingesteld zodat de Gracht niet door doorgaand vrachtverkeer wordt belast.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00459-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg C.W.P., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zullen de woningen schade leiden door de trillingen die veroorzaakt worden door het vrachtverkeer.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00459-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Valkenburg C.W.P., Grachterstraat 105 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij verzoeken om van de Grachterstraat een doodlopende straat te maken vanaf de Hamstraat.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit.□ De Grachterstraat wordt in de plannen géén doodlopende straat. De straat dient ook in de nieuwe situatie voor de ontsluiting van de wijk Gracht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00460-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uiterwijk R., Caecilia-Gracht 18 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00460-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uiterwijk R., Caecilia-Gracht 18 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00460-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uiterwijk R., Caecilia-Gracht 18 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00460-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uiterwijk R., Caecilia-Gracht 18 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00460-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uiterwijk R., Caecilia-Gracht 18 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00461-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Locht G.L., Klingbemden 134 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ten aanzien van mijn algemene bc/waren tegen de buitenring heb ik overigens de Stichting Stop De Buitenring gemachtigd om mijn belangen via de Milieufederatie te behartigen. Het gaat in deze dan om zaken als bijvoorbeeld de afwezigheid van nut en noodzaak van de weg, de onverantwoord grote aanslag op het milieu, de potentieel ernstige gezondheidsrisicos en de dreiging van een financieel debacle.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Van uw machtiging nemen wij kennis. Wij zullen de stichting berichten.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00461-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01711**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Locht G.L., Klingbemden 134 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ler hoogte van de Merkelbeckerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van de/e straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de builenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snclheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00461-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01712**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Locht G.L., Klingbemden 134 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00461-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01713**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Locht G.L., Klingbemden 134 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als die al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00461-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01714**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Locht G.L., Klingbemden 134 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkmising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via on/e woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande vcrkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01715**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Ruijter J.A.G., Klingbemden 81 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Ruijter J.A.G., Klingbemden 81 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dal het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Mcrkelbeekerstraat op maaivcldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbcgren/ing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Ruijter J.A.G., Klingbemden 81 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01721**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Ruijter J.A.G., Klingbemden 81 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitcnring - als de/e al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Mcrkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcscherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Ruijter J.A.G., Klingbemden 81 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Bninssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00463-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Heuvel H.F., Klingbemden 2 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00463-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Heuvel H.F., Klingbemden 2 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaivcldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag beteken! op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kind per Tiende!ijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snclhcidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00463-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01726**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Heuvel H.F., Klingbemden 2 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00463-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Heuvel H.F., Klingbemden 2 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00463-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01728**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Heuvel H.F., Klingbemden 2 6441KN te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dal de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroutc tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenradc en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen. toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de ge/innen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen T.J.H.M., Merkelbeekerstraat 82 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen T.J.H.M., Merkelbeekerstraat 82 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegren/ing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen T.J.H.M., Merkelbeekerstraat 82 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen T.J.H.M., Merkelbeekerstraat 82 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01733**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vromen T.J.H.M., Merkelbeekerstraat 82 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zija bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroutc tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenradc en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00465-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maes R.S.M., Merkelbeekerstraat 73 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00465-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maes R.S.M., Merkelbeekerstraat 73 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00465-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maes R.S.M., Merkelbeekerstraat 73 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00465-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01737**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maes R.S.M., Merkelbeekerstraat 73 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00465-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01738**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maes R.S.M., Merkelbeekerstraat 73 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuil de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een bnig mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroutc tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstcnrade en Mcrkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen,□toename van fijnslof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00466-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heymann-Hoeben J., Klingbemden 6 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00466-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heymann-Hoeben J., Klingbemden 6 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00466-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heymann-Hoeben J., Klingbemden 6 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens weJ ai genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00466-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heymann-Hoeben J., Klingbemden 6 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00466-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heymann-Hoeben J., Klingbemden 6 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00467-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen W.H., Klingbemden 143 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00467-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen W.H., Klingbemden 143 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van de/.e straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie; de wijk klingbemdcn is een kindvricndelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snclheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00467-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen W.H., Klingbemden 143 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00467-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen W.H., Klingbemden 143 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcschenning (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00467-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen W.H., Klingbemden 143 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenradc en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00468-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gooijen H.A.C., Merkelbeekerstraat 51 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00468-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gooijen H.A.C., Merkelbeekerstraat 51 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie mei de geplande omlegging van de/e straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendclijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00468-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gooijen H.A.C., Merkelbeekerstraat 51 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00468-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gooijen H.A.C., Merkelbeekerstraat 51 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbeschenning (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00468-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gooijen H.A.C., Merkelbeekerstraat 51 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbinoüngsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen. toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01757**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het trace en de gevolgen voor ons Buitencentrum De Heikop, Nieuwenhagerweg 2, 6445 PD Brunssum Door de aanleg van twee nieuwe rijbanen aan de westzijde van de ringweg N299 komen deze een aanzienlijk stuk dichter bij de bivakgebouwen en de kampeerterreinen van De Heikop te liggen. Ondanks de door u aangekondigde maatregelen vrezen wij, dat de geluidsoverlast (de veronderstelde db- niet gehaald zullen worden) die de gasten van De Heikop zullen ondervinden aanzienlijk zal gaan toenemen door de verkeerstoename die het gevolg zal zijn van de aanleg van de Buitenring Parkstad .
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01758**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bovendien zal naar onze opvatting ook de concentratie van het gevaarlijke fijnstof hoger worden door de eerder gememoreerde toename van de intensiteit van het autoverkeer en het zware vrachtverkeer in het bijzonder. Ook het verkeer uit Duitsland zal naar onze opvatting toenemen bij de ingebruikneming van de nieuwe ringweg.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01761**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De vervuiling c.q. de overlast van het fijnstof is waarneembaar aan de vervuiling van de aldaar liggende gebouwen en tenten. Daar komt nog bij, dat fijnstof een aanzienlijk gevaar oplevert voor de gezondheid van de daar verblijvende kinderen en volwassenen. Wij vrezen dat de voorgestelde maatregelen de toename van de fijnstof uitstoot onvoldoende zal reduceren.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01768**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De voorgenomen generale maatregelen houden naar onze opvatting op geen enkele wijze rekening met de specifieke situatie van ons centrum. De door ons zeer gevreesde overlast treft bezoekers van het bivakhuis en kampeerders op de kampeerterreinen. De verblijven voor de bezoekers zijn gebouwd in 1954 in een natuurgebied aan een niet verharde weg. Maatregelen ter voorkoming van overlast waren toen nog niet noodzakelijk. Motorvoertuigen maakten toen niet of nauwelijks of geen gebruik van de niet verharde weg die langs het centrum liep. Bescherming tegen geluidsoverlast in de spouwmuren en de daken is dus in geen van de twee gebouwen aangebracht. Dat betekent dat ook de woning van de huismeester bijzondere aandacht zal moeten krijgen enz. Opgemerkt wordt dat de woning van de huismeester een geheel vormt met het hoofdgebouw. In het hoofdgebouw zijn ook de grote slaapzaal en de recreatieruimte gesitueerd . Voor ons tweede gebouw het Hendrikxshuis, geldt het zelfde als het gaat om de geluidsisolatie. Tot op heden is onvoldoende aandacht geschonken aan de meer specifieke maatregelen die naar onze opvatting voor het buitencentrum De Heikop genomen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke normen van geluidoverlast en vervuiling door fijnstof.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00469-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 01769

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De nieuw aan te leggen ringweg zal naar onze inschatting een aanzienlijke etmaalintensiteit te zien geven. Wij vrezen dat de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer op het adres Nieuwenhagerweg 2. 6445 PD te Brunssum van dien aard is, dat sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Zoals reeds werd opgemerkt ligt de woning van de huismeester (woning huismeester en het hoofdgebouw vormen een bouwkundige eenheid) op ons terrein en relatief dichtbij de huidige weg en toekomstige ringweg. De overlast voor de huismeester en de gebruikers van het hoofdgebouw (slaapzaken en de recreatie/eetzaal) zal naar onze opvatting onvermijdelijk toenemen en naar onze verwachting de wettelijk toegestane grenswaarden gaan overschrijden zonder aanvullende maatregelen uwerzijds. Wij hebben daarom grote bezwaren tegen het niet opnemen van ons (hoofdgebouw/woning huismeester) in de te beschermen gebouwen. Voor dergelijke situaties zijn regelingen in het leven geroepen die erop gericht zijn om op termijn de geluidsoverlast te beperken dan wel weg te nemen.
Antwoord:	Ter plaatse van de woning aan de Nieuwenhagenerweg 2 is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) is het reconstructie-effect teniet gedaan waardoor er geen sprake zal zijn van een afname van de leefbaarheid in het betreffende woon- en leefklimaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00469-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 01770

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidskaarten□Met de invoering van de EU-richtlijn Omgevingslawaai is de overheid verplicht geluidskaarten en actieplannen te maken. De geluidskaart geeft aan wat de actuele geluidsbelasting is van de belangrijkste geluidbronnen binnen het invloedsgebied van de betreffende overheid (gemeente, provincie). In het Actieplan geluid geeft een overheid aan wat de knelpunten zijn binnen haar invloedsgebied en hoe zij het aantal gehinderden terug wil dringen. Naar onze opvatting zou Provinciale Staten bij haar afwegingen niet alleen moeten toetsen of aan de regels van de wet is voldaan, maar zeker ook de belangen van onze huismeester ,zijn vrouw en de gebruikers van onze gebouwen en kampeerterreinen moeten meewegen in haar besluitvorming.
Antwoord:	De woning van de huismeester is meegenomen in het akoestisch onderzoek. In zoverre wordt met de belangen van de bewoners rekening gehouden. De overige gebouwen en het kampeerterrein zijn geen geluidsgevoelige bestemminge. Overigens is ter plaatse geen sprake van een onaanvaardbaar leefklimaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01771**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ons bestuur voegt daar nog aan toe, dat in het document Passende Beoordeling Buitenring Parkstad dat afhankelijk van de geluidsbelasting de overlast voor broedvogels aanzienlijk zal toenemen als de Buitenring Parkstad Limburg boven de 47 dB(A) zal uitkomen . Ook hier hebben wij niet de idee, dat de geplande maatregelen voldoende zullen zijn habitat van de vogels in stand te laten.
Antwoord:	In de Passende Beoordelingen is de gewijzigde geluidsbelasting in de toekomstige situatie voor de verschillende habitattypen weergegeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van (significant) negatieve beïnvloeding van habitattypen als gevolg van geluidsverstoring door realisatie van BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01772**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een ander opvallend gegeven dat wij eerst recentelijk hebben ontdekt is het voornemen, althans volgens het document passende Beoordeling Buitenring Parkstad, dat er op de Nieuwenhagerweg (bij de Brunssemerheide) en niet ver weg van De Heikop een bedrijventerrein is gepland. Afgezien van de vraag of het verstandig is op een dergelijke locatie een bedrijventerrein te plannen, zijn we hierdoor wel extra bezorgd geworden voor de verkeerstoename dat het bedrijventerreinen t.z.t. zal veroorzaken voor mens en dieren .
Antwoord:	Wanneer er vastgestelde plannen voor het genoemde bedrijventerrein bestaan zijn deze meegewogen in het verkeersmodel. De verkeerstoenamen zijn in dat geval in de verkeersresultaten meegenomen. Wanneer er nog geen vastgesteld beleid is omtrent dit bedrijventerrein zal dit ter zijner tijd moeten worden onderzocht en beoordeeld op basis van de dan vigerende wet en regelgeving. In deelrapport 8E (Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden Brunsummerheide en Tevenerheide) is echter op afbeelding 7.19 ten onrechte een gebied aangeduid als gepland nieuw bedrijventerrein (locatie `Nieuwenhagenweg`). Dit is onjuist en wordt gecorrigeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01773**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een alternatief voor de gevreesde geluidsoverlast?□Ons bestuur acht de enige acceptabele oplossing om de gevreesde geluidsoverlast tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen de aanleg van een aarden geluidswal. Wij hebben daarbij overwogen, dat de aanleg van een dergelijke wal de noodzaak van het realiseren van geluidswerende voorzieningen ten behoeve van de woning van de huismeester/het hoofdgebouw en het Hendrikxshuis onnodig zal maken. De grond die afkomstig is van de afgravingen zal gebruikt kunnen worden voor de gewenste aarden geluidswal en er zullen daardoor ook minder grondtransporten over grote afstanden nodig zijn. Ook zal dan naar ons idee een alternatieve toegang tot De Heikop moeten worden geregeld. Zie bijgevoegde situatietekening. Ons bestuur realiseert zich, dat het wellicht nodig kan zijn om de door ons gewenste geluidswerende aarden wal deels op ons eigendom te situeren. Wij zijn bereid daarover met u te overleggen. Het spreekt voor zich, dat o.a. aspecten als het eigendomsrecht en aspecten met betrekking tot eventueel onderhoud dan onderwerp van overleg dienen te zijn en eenduidig geregeld zullen moeten worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01774**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij vrezen ook negatieve financiële gevolgen voor onze stichting als de door ons gevreesde toename van de "overlast" daadwerkelijk zal gaan optreden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01775**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	We gaan over overigens van uit, dat het sluipverkeer via de toeristenweg in de toekomst onmogelijk zal worden gemaakt.
Antwoord:	De Toeristenweg langs de Buitenring bij de Brunssummerheide wordt niet toegankelijk voor doorgaand sluipverkeer. De verkeerskundige knip ter hoogte van de parkeerplaats blijft intact en de sluipmogelijkheid via de parkeerplaats zal onmogelijk gemaakt worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00469-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **01776**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Buitencentrum De Heikop , Cannerweg 340 6213NC te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ons bestuur gaat van de vooronderstelling uit, dat een ongehinderde toegang tot de Heikop gewaarborgd blijft tijdens de aanleg van de Ringweg Parkstad Limburg.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Art. 2 Buitenring creëert geen tienduizenden nieuwe banen, omdat de toeristische sector, vanwege de dichte bebouwingen in Parkstad geen echte kans krijgt.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Art. 9 Details ontbreken over de kosten baten overschrijding.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Art. 17 Verdubbeling verkeer Amstenrade, maar ook op de Allee vanwege Op en Afritten, en de geplande rotonde, die dicht zo al niet bijna door mijn achtertuin komt te lopen, ik vrees veel meer geluidshinder en uitstoot van fijn stofdeeltjes waardoor ik aanmerkelijk op woongenot moet inleveren en vrees voor de gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01763**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Art.18 Waardedaling van huizen tot wel 40 %, waaronder huis van ondergetekende
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Art. 24 Waarde woningbezit verdampt
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00470-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.M., Van Hövell tot Westerflierhof 31 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Natuur en landschap worden duidelijk opgeofferd ten koste van de buitenring en oude dorpskernen zoals oud Amstenrade verliezen hun identiteit.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van het Limburgse landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe dicht tegen de bebouwing aangelegd. Om de impact op het landschap verder te beperken volgt de Buitenring het natuurlijk reliëf van het Limburgse landschap. Door een volledige insnijding van de Buitenring op het tracé tussen Hoensbroek en Amstenrade en door gedeeltelijke insnijding van de Buitenring op het tracé langs het dal van de Merkelbekerbeek bij Brunssum wordt de impact verder beperkt. Aan de oostzijde en de zuidzijde volgt de Buitenring voor het grootste deel traces van bestaande (provinciale) wegen. Deze bestaande wegen worden waar mogelijk beter landschappelijk ingepast. De locaties voor natuurcompensatie zijn zodanig gekozen dat met de realisering van deze locaties het

landschap wordt versterkt. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet aangetast. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar, hierdoor wordt ook de openheid van het agrarisch cultuurlandschap niet aangetast. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00472-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spelthan J.J.M., Kwikstaartstraat 35 6469XE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik pleit voor de aanleg van de buitenring via de Dentgenbacherweg en doortrekken naar de Hamstraat, met een eventuele aansluiting naar Duitsland via de B258, zodat er een hechtere schakel komt tussen Parkstad Limburg en de Regio Aken.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant maakt ten eerste bezwaar tegen het feit dat de communicatie en de afstemming met de bewoners niet heeft plaatsgevonden. Had dit wel plaatsgevonden dan had in gezamenlijkheid een betere oplossing bedacht kunnen worden voor het knooppunt Dentgenbacherweg/Kaalheidersteenweg en zou dit tot meer draagvlak onder de bewoners hebben geleid.
Antwoord:	Alle benodigde stukken hebben van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 ter inzage gelegen en zijn langs elektronische weg beschikbaar gesteld. Ook hebben op 2 en 3 juli 2010 informatiemarken plaatsgevonden in het Parkstad Limburg Stadion. Wij bestrijden dan ook dat wij burgers over de plannen voor de Buitenring Parkstad Limburg onvoldoende hebben geïnformeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant maakt bezwaar tegen de doorsnijding van het natuurgebied Dentgenbacherweg/Kaalheidersteenweg (gebied tussen Dentgenbach en Gaiapark). Dit leidt tot aantasting vh natuurgebied, waardedaling van woning reclamant. Het knooppunt komt op 150 mtr afstand vande tuin te liggen waardoor reclamant vreest voor een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Het knooppunt Dentgenbacherweg-Kaalheidersteenweg zou niet verlegd kunnen worden vanwege de vlinders bij Gaiapark, echter de nieuwe locatie van het knooppunt raakt het leefgebied van vossen, dassen en marters. Bovendien verdwijnt de visvijver.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie

voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Het wegontwerp van de BPL is ter plekke van het dal van de Dentgenbacherbeek zodanig vormgegeven dat geen aantasting plaatsvindt van het ecologisch waardevolle dal en het ‘orchideeënweidje’ - een schrale bloemrijke grazige vegetatie met diverse beschermde orchideeënsoorten dat zich ontwikkeld heeft op het talud van de huidige Dentgenbacherweg. Mede vanwege dit belang is knooppunt in zuidelijke richting verplaatst. De aantasting van zwaar bescmerde natuurwaarden kan hiermee voorkomen worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Reclamant maakt bezwaar tegen de doorsnijding van het natuurgebied Dentgenbacherweg/Kaalheidersteenweg (gebied tussen Dentgenbach en Gaiapark). Dit leidt tot aantasting vh natuurgebied, waardedaling van woning reclamant. Het knooppunt komt op 150 mtr afstand vande tuin te liggen waardoor reclamant vreest voor een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat. Reclamant vermoedt schade te zullen lijden door het inpassingsplan, zo vreest hij de waardedaling van zijn woning. Bovendien vreest hij dat de woning niet meer te verkopen is. Reclamant ziet zijn investering in de woning zo verloren gaan.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt

doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00473-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01798

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De rotonde op de Dentgenbacherweg, is de enige verbinding met het□industrieterrein waardoor al het vrachtverkeer en het personenvervoer naar het□industrieterrein, langs mijn tuin komt. Dit leidt tot extra geluidsoverlast, en fijnstof.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Er is altijd beweerd dat in het gebied niet gebouwd mag worden, waarom nu dan wel.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kockelkorn-Scholten , Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant wordt niet alleen geconfronteerd met de nadelige effecten van de BPL, maar ook met de nadelige effecten van de ventweg. Kan de ventweg op de tunnelweg worden aangesloten, zodoende ontstaat ook een verbinding met de binnenring, en daarnaast zou dit er toe leiden dat reclamant geen last heeft van het vrachtverkeer en is de rotonde overbodig. Het gebruik van de rotonde bij Eigelshoven zorgt dan voor een directe ontsluiting van het industrieterrein Dengenbach.
Antwoord:	De Tunnelweg wordt aangesloten op de parallelweg van het industrieterrein Dentgenbach. De rotonde bij de aansluiting ter hoogte van het Gaiapark wordt hierdoor echter niet overbodig. De enkelstrooksrotonde is volgens de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig de beste verkeerskundige oplossing voor de verkeersafwikkeling op de betreffende locatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kruger-During R., In Grafen Weid 7 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modiftzieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Luczak J., Klemensstraat 12 52074 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lausberg T., Haus-Heyden-Strasse 17 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nichtausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraSe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00479-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lanckohr D., Mühlenstrasse 47 g 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisienmg der 258 n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Kjiotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N 281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B 258 n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B 258 n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad - Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Wir fordcrn Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B 258 n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. Ook de commissie m.e.r. adviseert in haar advies op de MER van de BPL om onder andere nut en noodzaak nader te onderbouwen, maar ook om alternatieven buiten de corridor in het onderzoek te betrekken. Dit is niet aangetoond, wat ook door de MER-Commissie in 2008 is bevestigd. De zogenaamde O-plus variant is nooit als volwaardig alternatief onderzocht.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de BPL zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding. Veel elementen ontbreken nog, zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken, archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, etc.□Nog onbekend is waar de BPL precies gesitueerd zal worden. Dit is in strijd met het rechtzekerheidsbeginsel. □□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer zijn gereed. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp is bij het besluit van Provinciale Staten gevoegd. □□Uit het ontwerp-Inpassingsplan volgt waar de Buitenring zal worden gesitueerd. Gelet op de afstand van circa 208 meter tussen de woning van reclamant en de geplande bestemming `Verkeer` zijn wij van mening dat reclamant niet onevenredig in zijn belangen zal worden geschaad door realisatie van de Buitenring op de beoogde locatie. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet. Dit is niet gebeurd. Uit de recente bevolkingsprognose van de Provincie Limburg (ETIL) is inmiddels duidelijk geworden dat de bevolkingsafname in de Parkstad regio nog drastischer is (14% tot 2025) dan verwacht, waardoor zelfs bij een toename van de mobiliteit per persoon, er geen sprake meer kan zijn van toename van de totale mobiliteit in de Parkstad regio. Daardoor kloppen de verkeersplots met de aangegeven intensiteiten niet. Zo wordt er o.a. vermeld, dat het verkeer van een autonome situatie 2015 naar 2025 qua intensiteit op veel plaatsen verdubbelt. Gegeven het feit, dat er sprake is van bovenvermelde bevolkingskrimp vragen wij ons af, hoe deze cijfers zijn gegenereerd. Wij hebben via de WOB de software en de bijbehorende inputcijfers voor het gehanteerde verkeersmodel opgevraagd; deze wordt echter niet voor 28 juli 2010 ter beschikking gesteld. Een verificatie is daarom niet mogelijk. Het verkeersmodel en de bijbehorende verkeersintensiteiten v vormen de grondslag voor de door de Provincie aangevoerde Nut en Noodzaak voor de BPL. Gezien de geproduceerde verkeersplots hebben wij grote twijfels aan de juistheid van het gebruikte cijfermateriaal.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorts wordt gewezen op paragraaf 3.4.4 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke

mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□Wat betreft het verzoek op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (WOB) geldt dat hiervoor een separate procedure wordt gevolgd welke is doorlopen. Het gaat derhalve te ver hierop verder in dit verband inhoudelijk te reageren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van de BPL zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct□omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de BPL met zich meebrengt. Hierdoor worden wij zeer in ons woongenot beperkt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de plaatsing van de BPL tegen de woonwijk Amstenraderveld zal er een forse toename van concentraties van o.a. stikstofdioxide en fijnstof zijn. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de BPL zal leiden tot een significante waardedaling van onze woning; waarvoor wij de Province volledig aansprakelijk zullen stellen. Het is tevens bijzonder wrang te moeten lezen, dat ECORYS stelt dat de waarde van woningen zal stijgen door een betere bereikbaarheid. Dit is een regelrechte vorm van dwaling.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Uit onderzoek blijkt dat het effect dat uitgaat van de realisatie van nieuwe wegenprojecten veelal niet eenduidig is. Afhankelijk van ondermeer de afstand van woningen tot de weg en de locatie van op- en afritten kan het effect positief of negatief zijn. Dit zal ook voor de Buitenring gelden. Het effect is sterk afhankelijk van de locatie van de woning in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse Uit de door ECORYS uitgevoerde MKBA analyse blijkt, dat per juli 2010 de maatschappelijke baten slechts 10% hoger zijn als de kosten, waardoor er een factor 1,1 voorde BPL wordt vastgesteld. De gemeten factor 1,1 is daarnaast bijzonder discutabel, aangezien o.a. de effecten voor de gebieden binnen de bebouwde kom een andere weging kregen dan de effecten op gebieden buiten de bebouwde kom. Het lijkt er zeer sterk op, dat de Provincie zich hier rijk rekent. Verder wordt er bijvoorbeeld helemaal geen rekening gehouden met de kosten die alle omliggende gemeenten zelf moeten maken op het onderliggend wegennet om problemen en knelpunten op te lossen die juist door de BPL ontstaan. Als al deze kosten worden meegenomen, is de MKBA negatief. Daarnaast wordt er in het normale maatschappelijke verkeer pas met projecten gestart, indien er een Verdien` factor tussen de waarde 2 tot 4 wordt gecalculeerd. Waarom wil GS dit project BPL er qoute que qoute doorheen duwen?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Conform de voorschriften zijn de kosten van noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet opgenomen in de MKBA. Dit geldt evenzeer voor de verschillende waardering van effecten binnen en buiten de bebouwde kom. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00481-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Polderman H., Sperwerdreef 6 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de BPL leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de BPL de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden

omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00482-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01815

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00482-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01819

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01820**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en Belgie naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiele autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving. Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo besparde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lenzen P.H.G., Birgitta-Gracht 25 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00492-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dols-Roumans A., Oude Maar 44 6467GG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dit perceel bestond oorspronkelijk uit meerdere kleinere percelen waarop 2 woonhuizen (waarvan een het oudertijk huis) gestaan hebben, deze woningen zijn geamoveerd. Een ander gedeelte van dit perceel K 1558 is als bouwgrond verworven van de gemeente Kerkrade.□Op de percelen K 1558 en K1557 (ernaast gelegen en toentertijd ook door de gemeente aan mij toegewezen) samen, heb ik getracht een bouwplan tot ontwikkeling te brengen. Dit bouwplan is, op oneigenlijke gronden, in het laatst mogelijke stadium door ambtenaren van de gemeente Kerkrade geblokkeerd. Vervolgens is in het laatste bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Kerkrade, zonder gegronde en aantoonbare reden en motivatie, zonder dat ik dit wist□en kon weten, en vanzelfsprekend tegen mijn wil, de bouwtitel op het betreffende perceel vervallen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00492-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dols-Roumans A., Oude Maar 44 6467GG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Mijns inziens zijn bij de opstelling en tervisielegging van dit bestemmingsplan□procedurefouten gemaakt en is sprake van rechtsongelijkheid.
Antwoord:	Alle voorgeschreven procedures zijn zorgvuldig en correct doorlopen. Betrokkene geeft niet aan welke fouten zijn gemaakt en waarom sprake zou zijn van rechtsongelijkheid, zodat hier niet nader op ingegaan kan worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00492-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dols-Roumans A., Oude Maar 44 6467GG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Deze wijziging van bestemming van mijn perceel heeft plaatsgevonden toen men -via maatregelen van bestuur- al op de hoogte was gebracht door de provincie om de ringweg in het P.O.L. op te nemen. De provincie heeft dit bestemmingsplan met deze wijziging t.a.v. mijn perceel goedgekeurd. Nadien is in gesprekken met de toen verantwoordelijke wethouder door hem aangegeven en beloofd, dat hij op persoonlijke titel alles in het werk zal stellen om de□bestemmingswijziging ongedaan te maken, mocht de buitenring niet over het geplande trace worden uitgevoerd. In de eerste contacten met de grondverwervers van de provincie is gesuggereerd dat geen rekening zal worden gehouden met het verleden maar louter wordt gekeken naar de bestemming op dit moment. Uiteraard ben ik het niet eens met deze opstelling.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00492-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01899

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dols-Roumans A., Oude Maar 44 6467GG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Indien dat inderdaad het geval is als de weg wordt uitgevoerd, ontstaat voor mij een grote financiele schadepost waarvan het nog onduidelijk is of deze schade op de gemeente Kerkrade via een planschadeclaim kan worden verhaald. Om deze redenen ben ik tegen de aanleg van de geplande Buitenring over mijn perceel.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00495-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 01906

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Werrij F.S.H.M., Patronaatstraat 88 6466HR te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het damlichaam zal het westelijk deel van Kerkrade afsnijden van de weinige landschappelijk aantrekkelijke elementen in de directe omgeving. Het damlichaam zal Spekholzerheide en de Gracht volledig afsnijden van het landschappelijk aantrekkelijke gebied van Horbach. De in 65 jaar `afgebouwde` rijksgrens wordt opnieuw en nu definitief in beton en asfalt gegoten. Herstel van historische verbinding via `Kats/Katzenpohl` wordt definitief onmogelijk.
Antwoord:	Bij de inpassing van de aansluiting Gaiapark moet rekening worden gehouden met de bestaande woonbebouwing van Terwinselen en het Gaiapark zelf. Aan de westzijde van de aansluiting ligt de Buitenring op maaiveld, ter hoogte van de kruising met de Kerkradersteenweg ligt de Buitenring ingesneden, zodat de Kerkradersteenweg zelf de Buitenring op maaiveld kan kruisen. Met het oog op de verkeersveiligheid is gekozen voor ongelijkvloerse aansluitingen. Hierop moeten de op- en afritten worden opgehoogd. De taluds worden glooiend gevormd en ingezaaid met een kruidenrijk grasmengsel, zodat van een betonnen korset geen stprake is. De bestaande verbindingen langs de Kerkradersteenweg en de Vauputsweg blijven in stand, waardoor de verbinding tussen de de woongebieden en het Vauputsdal gehandhaafd blijft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door een krimpende bevolking en gewijzigde omstandigheden is de noodzaak voor deze ringweg niet (meer) aanwezig en kan van het bestaande wegennet gebruik worden gemaakt.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De geplande Buitenring Parkstad is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Wij stellen vast dat alle voorgeschreven procedures zorgvuldig en correct zijn doorlopen, zodat van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel geen sprake is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De geplande Buitenring Parkstad is in strijd met het motiveringsbeginsel.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00497-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01929

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	T.a.v. de geplande Buitenring Parkstad is de belangenafweging onvoldoende geweest.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00497-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01935

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid: in plaats van beter wordt de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de kernen verslecht.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorts wordt gewezen op paragraaf 3.4.4 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidoverlast: de Buitenring is veel te dicht langs bestaande bebouwing gepland. Als direct omwonende zal ik straks veel geluidoverlast ondervinden. Op dit moment kan ik nog ongestoord in de tuin zitten, na aanleg zal dit niet meer mogelijk zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Overigens is de tuin van reclamant geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. □□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luhtverontreiniging: de toename van verkeer zal een toename van luchtverontreiniging betekenen. Hetgeen een gevaar voor de gezondheid van mij en de mijnen betekent.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot: de aanleg van de buitenring zal mijn woongenot in sterke mate verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00497-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deckers M.J.H., Alexander-Eik 10 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning: de aanleg van de buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Potentiele kopers worden nu al afgeschrikt door de planning en na aanleg door de slechtere bereikbaarheid nog meer.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00500-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **01949**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	van Langen/Ministerie van Defensie G.C.A., Postbus 412 5000AK te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door ervoor te kiezen de archiefopslagplaats aan de Ganzenpool te ontzien komt de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) te liggen op het NIC. In de verschillende overleggen die we hierover hebben gehad is door mij aangegeven dat hier, gelet op de regionale belangen, geen bezwaar tegen bestaat mits de voor de BPL benodigde gronden aansluitend aan NIC, worden gecompenseerd, gelet op het nationale belang. U heeft daarop aangegeven dat dit een (financieel) lastige uitvoering zal kennen en daarom voorgesteld het ruimtebeslag zo klein mogelijk te laten zijn. In het ontwerp-inpassingsplan BPL is echter de variant opgenomen met het meeste ruimtebeslag, zijnde een talud, zonder daarbij de compensatiegronden aan te wijzen. Ik verzoek u het plan zodanig aan te passen dat de ruimtelijke impact op het NIC nihil of marginaal is, zoals in de overleggen is afgesproken.
Antwoord:	Wij zullen het plan dusdanig aanpassen dat de ruimtelijke impact zo marginaal mogelijk is en een en ander desgewenst nog via een overeenkomst met u vastleggen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring:□De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad.□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst□dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering□bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio□Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn en niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen□worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend.Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding van het ontwerpbesluit.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij nog op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen van ondergeschikte aard kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01963**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen goed dienen te motiveren. In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01973**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen. De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorts wordt gewezen op paragraaf 3.4.4 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracekeuze:□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende trace-keuzes onderzocht.□In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Wij nemen kennis van uw standpunt. Het standpunt van betrokkene is niet onderbouwd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast: De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten. Met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De tuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat in de tuin sprake is van een onaanvaardbaar geluidsniveau. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof): De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning:De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.Het is duidelijk dat potentiele kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer dieachter mijn woning langs zal rijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00502-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tholen W.M.J., Van Hövell tot Westerflierhof 16 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geinventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en

faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00504-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 01981

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00504-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00504-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van de uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00504-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00504-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremer-Linckens M.W.H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01987**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	We zijn van mening dat het op deze manier NIET mogelijk is, de economische en toeristisch creatieve positie van Parkstadt Limburg te verbeteren. De huidige plannen geven geen impuls aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio - wel misschien het tegendeel.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken voor mensen van de omliggende gemeenten zoals ook voor duitse bezoekers is het helemaal geen probleem. Daarom hebben we deze weg niet nodig.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring zal ook negatieve gevolgen hebben voor onze gezondheid. Er komen verhoogde concentraties CO2 en fijnstof in onze leefomgeving. Overigens hebben we al een groot probleem in onze buurt en dat is "WISOSPLIT".
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van ons huis zal zodanig dalen en bij verkoop veel minder waard zijn.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00506-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reynders J., Agatha-Gracht 30 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg zal de rust in huis, tuin - buurt en wijk door geluidsoverlast aangetast worden, vooral de nachtrust, die iedereen nodig heeft. Hierdoor wordt het leef-en woonklimaat negatief beinvloed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00507-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jaminon J.M., Mensheggerweg 38 6372PX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de overige geplande infrastructurele aanpassingen ter plaatse van de Mensheggerweg te Landgraaf zal er m.b.t. mijn woonsituatie sprake zijn van:□1) Aanzienlijke toename verkeersgeluid c.q. geluidsoverlast.□Met name omdat de geplande situering van de Buitenring op het punt waar deze onder de spoorlijn begint door te lopen slechts twee meter onder het maaiveld zal liggen, en dit is te gering om de onder 1 vermelde factor te voorkomen c.q. te verminderen.□Derhalve verzoek ik u om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden (aanleg Buitenring onder spoorlijn) passende maatregelen tegen bovengemelde factoren te laten nemen. Mijns inziens kan dit op een eenvoudige en efficiënte wijze door de bij de aanleg vrijkomende grond te gebruiken voor de ophoging van het talud waardoor een aarden geluidswal ontstaat die uitstekend past in het landschap.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Ter plaatse van de woning aan de Mensheggerweg 38 is sprake van wijziging van de weg. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidbelasting bedraagt ter plaatse van de betreffende woning na toepassing van stiller asfalt ten hoogste 37 dB. De wettelijke (voorkeurs)grenswaarde wordt hiermee niet overschreden. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00507-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jaminon J.M., Mensheggerweg 38 6372PX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de overige geplande infra-structurele aanpassingen ter plaatse van de Mensheggerweg te Landgraaf zal er m.b.t. mijn woonsituatie sprake zijn van:□2) Uitzicht op veel meer passerend verkeer dan thans het geval is (Buitenring en Mensheggerweg) en een grote toename van de verkeersintensiteit ter plaatse.□Met name omdat de geplande situering van de Buitenring op het punt waar deze onder de spoorlijn begint door te lopen slechts twee meter onder het maaiveld zal liggen, en dit is te gering om de 2 vermelde factor te voorkomen c.q. te verminderen.□Derhalve verzoek ik u om tijdens de uitvoering van de werkzaamheden (aanleg Buitenring onder spoorlijn) passende maatregelen tegen bovengemelde factoren te laten nemen. Mijns inziens kan dit op een eenvoudige en efficiente wijze door de bij de aanleg vrijkomende grond te gebruiken voor de ophoging van het talud waardoor een aarden geluidswal ontstaat die uitstekend past in het landschap.
Antwoord:	Ter hoogte van de Mensheggenweg ligt de Buitenring 2 meter ingesneden. De barrierewerking wordt hierdoor beperkt. Door hier langs de Buitenring een grondwal te leggen wordt de afscherming van de Buitenring vergroot.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00507-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jaminon J.M., Mensheggerweg 38 6372PX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	Aangezien ook de verwachte verkeersintensiteit op de huidige Mensheggerweg zal□toenemen verzoek ik om i.v.m. veiligheid en geluidsoverlast de volgende maatregelen□te laten nemen:□1) Indien mogelijk een veiliger in- en uitrit van Mensheggerweg naar woningnummer 38.□2) De huidige adviessnelheid van 60 km per uur te laten veranderen in een verplichte snelheidslimiet. Dit zal de verkeersveiligheid op deze weg aanzienlijk verbeteren.□3) Het aanbrengen van een aarden geluidswal met vrijkomende grond over een lengte van 25 meter vanaf de in- en uitrit van Mensheggerweg 38.
Antwoord:	De inrit van Mensheggerweg 38 zal weer aangesloten worden op de Mensheggerweg. Dit zal op een verkeersveilige wijze gebeuren.□□De Mensheggerweg is volgens Duurzaam Veilig principes vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80 km/uur. Door de wegbeheerder, de gemeente Landgraaf, is plaatselijk een adviessnelheid ingevoerd van 60 km/u ter waarborging van de verkeersveiligheid ter plaatse van de flauwe bocht, aangezien dit een specifieke situatie betreft.□□Bij de reconstructie van de Mensheggerweg, in verband met de aansluiting daarvan op de Buitenring, zullen wij in overleg met de wegbeheerder nader bepalen of het nog steeds noodzakelijk is om deze specifieke situatie te handhaven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01996**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door dé aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01998**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde von mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **01999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wrijk danig aangetast worden wat het leer/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borgmann J., Agatha-Gracht 26 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het geval, dat de Parallelweg an de Hamstraat niet wordt gebouwt, wordt de wijk Gracht" afgesloten. De wijk is alleen nog over de Grachterstraat te bereiken en een openbaar vervoer (line 44) is niet verder mogelijk. Er is meer tijd nodig is om het werk te bereiken en de levenskwaliteit gaat achteruit.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereijkbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02005**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde von mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin-buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00510-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessler C., Agatha-Gracht 31 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het geval, dat de Parallelweg an de Hamstraat niet wordt gebouwt, wordt de wijk „Gracht" afgesloten. De wijk is alleen nog over de Grachterstraat te bereiken en een openbaar vervoer (line 44) is niet verder mogelijk. Er is meer tijd nodig, om het werk te bereiken en de levenskwaliteit gaat achteruit.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijn argumenten tegen de Buitenring Parkstad is dat het maatschappelijk rendement slechts 10% is. Dat is onvoldoende. Honderden miljoenen belastinggeld in deze tijd van bezuinigingen kunnen (veel) beter besteed worden.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nog niet alle kosten beraamd of slechts gebaseerd op aannames. O.a. voor directe kosten en verwachte opbrengsten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Berekening leidt tot slechts 180 arbeidsplaatsen: loont de investering bij lange na niet! Zeker afgezet tegen de schade die weg toebrengt aan het milieu, natuur en (on) leefbaarheid in regio.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bewoners en bezoekers moeten straks LANGER reizen voor hun ontspanning in de natuur! Omgekeerde wereld dus. Dit is een licht negatief welvaartseffect, wordt niet in overweging genomen!
Antwoord:	De provincie neemt uw zienswijze ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerstechnisch is er geen noodzaak om de Buitenring aan te leggen, de tijdswinst zal maar maximaal 4 tot 6 minuten zijn.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen voor het vrachtverkeer, is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Knelpunten worden niet op gelost maar verplaatst, komen zelfs nieuwe bij (Paterweg, Hommerterweg, aansluiting A76, N276, N274; wordt alleen maar drukker op toevoerwegen).
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. De Buitenring zorgt voor een afname van verkeer op een groot deel van het onderliggend wegennet in de regio Parkstad. Per saldo is er sprake van een positief effect voor wat betreft verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid op het onderliggend wegennet. Op een aantal (lokale) wegen, vooral toeleidende wegen naar de aansluitingen van de Buitenring, is een verkeerstoename te verwachten t.g.v. de Buitenring. Voor sommige wegen waar zo’n toename plaatsvindt, doet het Inpaasingsplan suggesties ter verbetering van de situatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	•Vergrijzing/ontgroening zal niet wijzigen, met of zonder Buitenring.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en een impuls te geven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. De provincie verwacht wel dat de Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Hiermee zal de Buitenring , een naar verwachting zeer bescheiden bijdrage, leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief voor gedeelte Nuth-Schinveld ligt er al, N274 bij Schinveld grens over richting Koningsbosch, 2e rotonde linksaf kom je vanzelf bij A2 Born (Nedcar) waarom nieuwe asfalt neerleggen als onze oosterburen dat enkele kilometers verderop al gedaan hebben? Onnodig geld, tijd en natuuraantasting. Eeuwig zonde.
Antwoord:	Ondanks de nieuwe wegverbinding N297/B56n/N274 zal het verkeer van en naar Parkstad hoofdzakelijk gebruik blijven maken van de A76 en de 281. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de capaciteit en de snelheid van dit hoofdwegennet. Ook het provinciaal verkeer- en Vervoersplan geeft aan dat deze functie vervuld dient te worden door snelwegen zoals de A76 (nationale hoofdwegennet). Regionale wegen nemen de functie van het hoofdwegennet pas over op het moment dat zich daar calamiteiten voordoen. De verkeersstructuur van Parkstad Limburg is dan ook vooral georiënteerd op de N281/A76. Vanaf deze weg lopen er in Parkstad allerlei wegen in noordoostelijke richting. Doordat de verkeersproblemen lange tijd met plaatselijke maatregelen zijn opgelost is sprake van een onheldere hiërarchie in het wegenstelsel waardoor het verkeer zich door heel Parkstad verspreidt. In Brunssum zoekt een groot deel van het verkeer zijn weg door het centrum en de woonbuurten van Brunssum terwijl dat verkeer er geen bestemming heeft . De Buitenring zorgt ervoor dat de gewenste verkeersstructuur wordt gecreerd, de grootste verkeersstroom om Brunssum heen wordt geleid en het centrum en de woonbuurten van Brunssum worden ontlast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans S., Europalaan 725 6441VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverschrijding met name voor de hoogbouw in Brunssum-Noord:□□Het is nu al bekend dat de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB met minstens 10 decibel wordt overschreden. Een dergelijke overschrijding is niet toelaatbaar. Nu al wordt die grenswaarde dagelijks overschreden door de Awacs –toestellen. Een geluidsscherm met een hoogte van 11 meter is ontoelaatbaar. Hierdoor ontstaat een ontoelaatbaar woon- en leefklimaat en daalt de waarde van woningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Uit de doelmatigheidsafweging van geluidreducerende voorzieningen ter hoogte van de hoogbouw in Brunssum-Noord is gebleken dat stiller asfalt in combinatie met een geluidscherm van 11 meter financieel doelmatig is. Voor de hoogbouwwoningen waarbij na toepassing van dit doelmatig maatregelpakket nog een overschrijding van de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde blijft bestaan wordt een hogere waarde aangevraagd. De wettelijk maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB wordt niet overschreden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00512-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bosch H.C., Burgemeester Franssenstraat 8A 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00512-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bosch H.C., Burgemeester Franssenstraat 8A 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg helemaal niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00512-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02020**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bosch H.C., Burgemeester Franssenstraat 8A 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02, afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof, in onze leefonmgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00512-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bosch H.C., Burgemeester Franssenstraat 8A 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00512-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bosch H.C., Burgemeester Franssenstraat 8A 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden hetgeen het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00513-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klaassen H., Krichelbergsweg 8 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00513-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klaassen H., Krichelbergsweg 8 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00513-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klaassen H., Krichelbergsweg 8 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00513-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klaassen H., Krichelbergsweg 8 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00513-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klaassen H., Krichelbergsweg 8 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00514-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Balkom E.H., Grachterstraat 74 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het cntwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00514-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02024**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Balkom E.H., Grachterstraat 74 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00514-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Balkom E.H., Grachterstraat 74 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00514-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Balkom E.H., Grachterstraat 74 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00514-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Balkom E.H., Grachterstraat 74 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Megon J.G.M., Meesstraat 7 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Megon J.G.M., Meesstraat 7 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Megon J.G.M., Meesstraat 7 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Megon J.G.M., Meesstraat 7 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Megon J.G.M., Meesstraat 7 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smith X.L.M., Grasweide 34 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smith X.L.M., Grasweide 34 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02037**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smith X.L.M., Grasweide 34 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smith X.L.M., Grasweide 34 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smith X.L.M., Grasweide 34 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00518-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Balkom F.A., Grachterstraat 19 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00518-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02044**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Balkom F.A., Grachterstraat 19 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00518-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Balkom F.A., Grachterstraat 19 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00518-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Balkom F.A., Grachterstraat 19 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00518-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Balkom F.A., Grachterstraat 19 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hillebrand Lansdaal H.G.M., Kaalheidersteenweg 16 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hillebrand Lansdaal H.G.M., Kaalheidersteenweg 16 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hillebrand Lansdaal H.G.M., Kaalheidersteenweg 16 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hillebrand Lansdaal H.G.M., Kaalheidersteenweg 16 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hillebrand Lansdaal H.G.M., Kaalheidersteenweg 16 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tillemans T.G.H., Grachterstraat 125 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De mogelijkheid bestaat dat ik door de aanleg van de Buitenring geen gebruik meer zal kunnen maken van mijn garage, omdat de oprit van mijn garage uitkomt op de huidige Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen M.J. ., Elisa-Gracht 50 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen M.J. ., Elisa-Gracht 50 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen M.J. ., Elisa-Gracht 50 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico` s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen M.J. ., Elisa-Gracht 50 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen M.J. ., Elisa-Gracht 50 6465CW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00522-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winter A.H., Krichelbergsweg 10 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingm en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00522-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winter A.H., Krichelbergsweg 10 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00522-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winter A.H., Krichelbergsweg 10 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00522-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winter A.H., Krichelbergsweg 10 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00523-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oosting-Vanderschuren J.M., Crocusstraat 18 6466TH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00523-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oosting-Vanderschuren J.M., Crocusstraat 18 6466TH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00523-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oosting-Vanderschuren J.M., Crocusstraat 18 6466TH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00523-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oosting-Vanderschuren J.M., Crocusstraat 18 6466TH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in de natuurgebieden onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00524-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pouwels M.C.P., Frederika-Gracht 54 6465CT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is een stad die vergrijsd. Het is belangrijk om in te zetten op een goed woonklimaat. Een autoweg dwars door Kerkrade draagt daar niet aan bij.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00525-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Seelen M.J.H.J., Dorothea-Gracht 61 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00525-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Seelen M.J.H.J., Dorothea-Gracht 61 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00525-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Seelen M.J.H.J., Dorothea-Gracht 61 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00525-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Seelen M.J.H.J., Dorothea-Gracht 61 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00525-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02077**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Seelen M.J.H.J., Dorothea-Gracht 61 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten vor het behooud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02084**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het opnbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezonheidrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zaf de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00526-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koken W.J.M., Grachterstraat 45 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Waar blijft onze leefbaarheid van de wijk Gracht.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00527-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Munster W.J., Dentgenbachweg 11 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00527-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Munster W.J., Dentgenbachweg 11 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00527-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Munster W.J., Dentgenbachweg 11 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00527-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Munster W.J., Dentgenbachweg 11 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00527-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Munster W.J., Dentgenbachweg 11 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00529-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Collaris P.M., Adraen Brouwersstraat 125 6464AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00529-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Collaris P.M., Adraen Brouwersstraat 125 6464AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00529-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Collaris P.M., Adraen Brouwersstraat 125 6464AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitennring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00530-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs L.T.M., Klingbemden 91 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00530-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs L.T.M., Klingbemden 91 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00530-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs L.T.M., Klingbemden 91 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00530-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs L.T.M., Klingbemden 91 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbeschenning (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00530-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs L.T.M., Klingbemden 91 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00531-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Repin J.F., Klingbemden 177 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00531-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Repin J.F., Klingbemden 177 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00531-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Repin J.F., Klingbemden 177 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00531-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Repin J.F., Klingbemden 177 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moei kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00531-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Repin J.F., Klingbemden 177 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen. toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krottje J.E.T., Klingbemden 95 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krottje J.E.T., Klingbemden 95 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krottje J.E.T., Klingbemden 95 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krottje J.E.T., Klingbemden 95 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en vodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krottje J.E.T., Klingbemden 95 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krekels-Muijlkens J.H.E., Klingbemden 3 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krekels-Muijlkens J.H.E., Klingbemden 3 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbcmden is een kindvricndelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krekels-Muijlkens J.H.E., Klingbemden 3 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krekels-Muijlkens J.H.E., Klingbemden 3 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krekels-Muijlkens J.H.E., Klingbemden 3 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssens K.P.H., Merkelbeekerstraat 90 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssens K.P.H., Merkelbeekerstraat 90 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssens K.P.H., Merkelbeekerstraat 90 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssens K.P.H., Merkelbeekerstraat 90 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssens K.P.H., Merkelbeekerstraat 90 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de natuur van het mooie Vauputsdal, dus wij zijn tegen de aanleg van welke nieuwe weg dan ook door het Vauputsdal richting Hamstraat!
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Momenteel is Kerkrade al goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn; zeker niet als hier in de toekomst zoveel mensen minder zullen wonen, volgens de huidige voorspellingen.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Nu al hebben wij reeds vele jaren last van steenstof en fijnstof door de afgraving en verbranding van de oude mijnberg van de Willem Sophie. Als daar ook nog eens de overlast van C02- concentraties afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof van de geplande buitenring zou bijkomen, zou dat de gezondheidsrisico`s nog meer verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04922**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van ons huis zal aanzienlijk dalen door de aanleg van deze Buitenring!! De Provincie zal hier door ons verantwoordelijk voor gesteld worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bereikbaarheid en ontsluiting van onze wijk de Gracht zal sterk achteruit gaan, omdat de directe aansluiting op de nu bestaande "buitenring" zal komen te vervallen. Het zal waarschijnlijk elke dag twee keer tot een grote verkeerschaos in onze wijk leiden; het tegendeel van wat de provincie met deze Buitenring zegt te beogen!!
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder en opstoppingen in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden, wat het woon- en leefklimaat negatief zal beinvloeden!!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Geen enkele politieke partij en geen enkele inwoner van onze stad is voorstander van deze geplande Buitenring.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen H.G.M., Grachterstraat 36 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door het op slinkse wijze opkopen van het merendeel van de woningen, gelegen aan de Hamstraat en Locht, zijn al vele oude bewoners van onze wijk vertrokken; de kerk is inmiddels al gesloten en de Basisschool Gracht zal binnen twee jaren ook gesloten worden. Nu al is hierdoor al grote afbreuk gedaan aan de leefbaarheid in onze wijk en als het aan de provincie ligt zal dit nog veel erger worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00538-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jimenez-Orgaz B., Daniel-Eik 22 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00538-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jimenez-Orgaz B., Daniel-Eik 22 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00538-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jimenez-Orgaz B., Daniel-Eik 22 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00538-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02137**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jimenez-Orgaz B., Daniel-Eik 22 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00538-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jimenez-Orgaz B., Daniel-Eik 22 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen I.W.M., Klingbemden 117 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen I.W.M., Klingbemden 117 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straal via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen I.W.M., Klingbemden 117 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen I.W.M., Klingbemden 117 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen I.W.M., Klingbemden 117 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00541-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaakxs J.G.G., Nierhoven 23 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00541-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaakxs J.G.G., Nierhoven 23 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00544-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours L.F.M., Haagdoornweg 1A 6447AN te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijn zienswijze m.b.t. de Buitenring Parkstad is, er is geen nut en gen noodzaak voor aanleg van deze 4-baans autoweg, de aanleg ervan is volkomen overbodig en wel om de volgende redenen:□1)□Uit diverse publicaties en studies blijkt dat het inwonersaantal van de Regio Parkstad krimpt, een negatieve demografische ontwikkeling. Dit betekent ook minder auto's/verkeer, een afname van de mobiliteit. Er is dus ook geen extra autoweg nodig□2)□Zelf ben ik woonachtig in de Haagdoornweg te Merkelbeek. Hier is nu al, zonder de Buitenring, sprake van een forse cumulatie van verkeerslawaai.□a.□De Haagdorenweg en de Mgr Mannensstraat te Merkelbeek worden gebruikt door sluipverkeer uit Brunssum enerzijds en Amstenrade/Hoensbroek anderzijds.□b.□Deze 2 straten bevinden zich ook onder de routes van vliegverkeer dat 's nachts om 00.15u en om 6.15u overvliegt richting Duitsland en zo de nachtrust verstoort.□c.□Ook boven Merkelbeek vliegen laagovervliegende Awacs-toestellen die geluidspieken van 100 dba veroorzaken. □d.□Op zo'n 100 meter afstand van mijn woning bevindt zich de rijksweg N276. Het langs denderende verkeer op deze weg veroorzaakt dag en nacht geluidsoverlast.□e.□Volgens het ontwerp-Inpassingsplan komt de Buitenring vlak langs de Haagdoornweg te Merkelbeek te liggen, hetgeen nog meer geluidsoverlast (en stank en stof) betekent. Volgens een artikel in Dagblad de Limburger van 6-7-2010 is er ook nog een geluidsscherm gepland van 650 meter lang en 11 meter hoog ter plekke van de flats in Brunssum-Noord (Henri Dunantstraat). Het geluid dat terug kaatst van dit grote scherm veroorzaakt nog eens extra overlast□3)□De Buitenring veroorzaakt ook planschade en waardevermindering voor de aangrenzende woningen. De woningmarkt verloopt nu al stroef, wie gaat er straks nog een woning kopen vlakbij een 4-baans autoweg?□4)□Het tracé gedeelte Merkelbeek is door de gemeente Onderbanken bestempeld als Buitengebied. Dit betekent dat er in dit natuurgebied geen bouwwerkzaamheden mogen plaatsvinden en geen huizen gebouwd en wegen aangelegd mogen worden. Ook instanties als Natuurmonumenten, Milieufederatie Limburg en IVN-Nuth hebben reeds bezwaar gemaakt tegen het verlies van natuurgebied.□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele

afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Ter hoogte van de flats aan de Europalaan en Henri Dunantstraat leidt de gemaakte afweging tot een scherm met een hoogte van 11 m. Onderzocht kan worden of optimalisaties mogelijk zijn. □□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voor zover reclamant stelt dat bepalingen uit het gemeentelijke bestemmingsplan Buitengebied in de weg staan aan realisatie van de BPL, wordt gewezen op het volgende. Uit artikel 3.26, lid 3, Wro volgt dat een inpassingsplan wordt geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan waarop het betrekking heeft. Dat betekent dat voor de gemeentelijke gronden waarop thans een gemeentelijk bestemmingsplan van toepassing is, het Inpassingsplan van toepassing zal worden. De bepalingen van het Inpassingsplan maken realisatie van de BPL mogelijk. Met betrekking tot het door reclamant gevreesde verlies van natuurgebied, merken wij het volgende op.□□Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden
gemaakt.

□□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00545-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L.H.M., St. Jozefstraat 1 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00545-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L.H.M., St. Jozefstraat 1 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00545-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L.H.M., St. Jozefstraat 1 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00545-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L.H.M., St. Jozefstraat 1 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00545-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen L.H.M., St. Jozefstraat 1 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen H.F.J., Heiveldstraat 78 6466AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen H.F.J., Heiveldstraat 78 6466AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen H.F.J., Heiveldstraat 78 6466AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen H.F.J., Heiveldstraat 78 6466AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen H.F.J., Heiveldstraat 78 6466AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o,a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief beinvloed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen K., Heiveldstraat 4 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen K., Heiveldstraat 4 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen K., Heiveldstraat 4 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen K., Heiveldstraat 4 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bemelen K., Heiveldstraat 4 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o,a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief beinvloed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00548-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nauts P.J.G., Bouwbergstraat 52 6442PD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ter compensatie zou tussen de Bouwbergstraat en Hoogeboschweg een groenvoorziening moeten worden aangelegd.
Antwoord:	Voor een goede landschappelijke inpasing van de Buitenring is een invulling van dit perceel weiland niet noodzakelijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00549-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Epping A., Nierhoven 31 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00549-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Epping A., Nierhoven 31 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens voor of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00554-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tischler J., Daniel-Eik 20 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00554-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tischler J., Daniel-Eik 20 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00554-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tischler J., Daniel-Eik 20 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. .□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00554-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tischler J., Daniel-Eik 20 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00554-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tischler J., Daniel-Eik 20 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00555-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaakxs J.G.G., Nierhoven 23 6361GP te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00555-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaakxs J.G.G., Nierhoven 23 6361GP te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems R.A.C., Pricksteenweg 96 6462BP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems R.A.C., Pricksteenweg 96 6462BP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems R.A.C., Pricksteenweg 96 6462BP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems R.A.C., Pricksteenweg 96 6462BP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems R.A.C., Pricksteenweg 96 6462BP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	• nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	• strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij nog op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen van ondergeschikte aard kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	• belangenafweging is onvoldoende geweest;De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Dat de Buitenring zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid is niet als argument gebruikt om ergens in het plangebied een nieuwe rotonde te realiseren. Tot het opnemen van een nieuwe rotonde in de plannen is overgegaan wanneer een nieuwe kruising gerealiseerd, of een bestaande kruising aangepast dient te worden. Wanneer dit nodig was is aan de hand van verkeerskundige berekeningen bepaald of een rotonde of verkeerslicht noodzakelijk was en welke volgens de principes van Duurzaam Veilig het best inpasbaar bleek op de specifieke locatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	• alternatieve tracékeuze;□In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. De keuze van de provincie zorgt voor veel meer verkeer in onze straat en vernietigd veel van de weinige natuur die we nog hebben. Een tracé via de Mensheggerweg, Einsteinstraat, Hofstraat (Landgraaf) is veel minder belastend. Hier zijn al geluidswallen, er wonen minder mensen en het sluit direct aan op de bestaande binnenring.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	• geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Overigens is de tuin van reclamant geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	• luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00559-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cools F.H., Nachtegaalstraat 15 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	• beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□• beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Miklosch V., Bremenberg 52 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor aflem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neus G., Daniel-Eik 14 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00563-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving, fora en fauna kunnen niet in overstemming gebracht worden met de aanleg van deze wegen. Kerkrade is de sterkst vergrijzende gemeente van Nederland, ouderen hebben geen enkele behoefte aan snelwegen, wel rust en daarvoor is ons stukje natuur heilig. Maak van Parkstad een groene stad en regio niet een met asfalt dicht gestort gebied.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid,

verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00563-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02197

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn! De kleine hoeveelheid aan industrie vraagt ook niet voor deze wegen, immers aansluitpunten voor de zo goedbedoelde industrie komen er niet, dus de lokale wegen blijven toch belast met enig vrachtverkeer.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ De locaties voor aansluitingen van het onderliggende wegennet op de Buitenring zijn over het algemeen zo gekozen dat industrieterreinen direct ontsloten zijn op de Buitenring. Hierdoor is het voor vrachtverkeer van deze industrieterreinen niet noodzakelijk door woongebieden te rijden. Voorbeelden hiervan zijn de directe ontsluiting op de Buitenring doormiddel van parallelwegen van de bedrijventerrein Willem Sophia en Dentgenbach. Daarnaast rijdt het vrachtverkeer van bedrijventerreinen Hendrik en Bouwberg niet meer door de kernen van Brunssum en Heerlen. Ook het vrachtverkeer van bedrijventerrein de Horsel hoeft niet meer door de kern van Nuth om het rijkswegennet te benaderen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00563-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen. Kerkrade is al uit het verleden (de mijnbouw) een zwaar belaste omgeving waar nu nog steeds mensen de nadelige gevolgen van ondervinden. Verdere belasting is derhalve onaanvaardbaar.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Maar ook bijvoorbeeld de uitstoot van elektriciteitscentrales.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00563-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal mede gefinancierd worden door de gemeente Kerkrade, waar de inwoners van Kerkrade uiteindelijk aan mee moeten betalen.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten (waaronder de gemeente Kerkrade) het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00563-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00563-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen L.J., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is geen noodzaak om de Buitenring te realiseren. Het budget kan beter besteed worden voor het aanleggen van wegen elders in de provincie (A2 door Maastricht), waar echt problemen zijn met de doorstroom van verkeer.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □□Uit deze rapportage blijkt de noodzaak om de Buitenring te realiseren. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krook R.J.H., Achter den Hof 17 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Kortom, ik kan mijn betoog niet goed onderbouwen omdat het benodigde materiaal niet beschikbaar is, maar wil toch voorstellen om het fietspad dat vanaf de Allee helemaal tot achter mijn huis moet komen om van daaruit de Buitenring over te steken samen te voegen met het fietspad dat in de andere richting, aan de overzijde van de Allee de buitenring oversteekt. Dit levert tevens een flinke besparing op.
Antwoord:	Het bedoelde fietspad is een fietspad in twee richtingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krook R.J.H., Achter den Hof 17 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast wil ik aanmerken dat de weg te dicht aan mijn perceel wordt aangelegd met als gevolg geluids-, licht- en fijnstof-overlast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen.Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting.In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen:- openbare verlichting van de weg- hinder door verlichting van voertuigenAan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen.De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling.Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krook R.J.H., Achter den Hof 17 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door al deze nadelen voorzie ik een aanzienlijke waardevermindering van mijn woning en kunt u er van op aan dat ik te zijner tijd een verzoek zal indienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. □ Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegmoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens G.J.M., Merkelbeekerstraat 79 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Par. 3.3.2. pag.33 Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Ter plaatse van Brunssum is gekozen voor de noordelijke tracé-keuze waardoor de leefomgeving ter plaatse van de woonwijken Lemmender-De Kling en Klingbemden ernstig wordt aangetast. Volgens het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) scoort het zuidelijke tracé te Brunssum het beste vanuit de visie woon- en leefmilieu omdat langs dit tracé de minste woonbebouwing ligt, terwijl er tevens voldoende positieve effecten voor verkeer en economie zijn. Om deze redenen kan ik dan ook niet instemmen met de huidige noordelijke tracékeuze, en wijs deze af.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het alternatief Brunssum-noord biedt betere ontsluitingsmogelijkheden op de N274 en N276, zonder de kern Brunssum te belasten. Ook is de reistijdwinst in het voorkeursalternatief groter dan in het MMA. Op grond van het belang van de ringstructuur, de als gevolg daarvan optredende verbetering in verkeerskundig opzicht en de ontlasting van de kern Brunssum, de verbetering in de ruimtelijke structuur evenals de aanzienlijk betere mogelijkheden voor economische structuurversterking en toerisme is zowel bestuurlijk als maatschappelijk gekozen voor de noordelijk variant over de Mijnsteenberg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens G.J.M., Merkelbeekerstraat 79 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Par.4.4.5 pag.61 Inpassing Buitenring ter hoogte van De Kling.□De Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.□Ter plaatse van de Merkelbeekerstraat zouden wij graag zien dat de Buitenring verdiept wordt aangelegd (onderdoorgang) zodat de huidige Merkelbeekerstraat niet omgelegd□behoeft te worden met alle gevolgen vandien voor bewoners Merkelbeekerstraat en□Klingbemden.□Het huidige riool met diam.O.Sm gelegen langs de Merkelbeekerstraat ter plaatse van□de BPL kan hiervoor dieper worden aangelegd en afvoeren op de bestaande verzamelrioolput G1658 diam. 1.5m. en met bodempeilhoogte NAP 68.40 zodat de BPL ter plaatse van de Merkelbeekerstraat ook verdiept kan worden aangelegd.□Indien noodzakelijk kan de huidige Merkelbeekerstraat ter plaatse ook nog ca. 1m. hoger gelegd worden.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ Het verdiept aanleggen van de Buitenring ter plekke van de Merkelbekerstraat heeft grote ruimte lijke consequenties voor zowel het westelijke als oostelijk deel van de Meklebekerstraat. Het gebied kenmerkt zich door een sterk relief waarbij de Merkelbekerstraat het laagste punt vormt. Indien de Buitenring onder de Merkelbekerstraat zou moeten worden gelegd, betekent dit dat de Buitenring op 6 meter onder maaiveld moet worden gelegd. Ten opzichte van de woninginen en bedrijven aan de Montgomerystraat, Klingstraat en Klingbemden komt de Buitenring dusdanig verdiept te liggen dat dit grote consequenties heeft voor de achtertuinen van de woningen. Iedere meter die het ontwerp zakt, betekent een extra ruimte van 2 tot 3 meter. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens G.J.M., Merkelbeekerstraat 79 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het geluidscherm ter plaatse van Cluster 10, Europalaan-Merkelbeekerstraat, Brunssum zou als grondwal moeten worden uitgevoerd, idem zoals bij Cluster 54 , steile wand met talud met wal op talud.
Antwoord:	Om de zichtlijnen naar het dal van de Merkelbekerbeek te behouden is voor het trace tussen de Europalaan en de Merkelbeekerstraat gekozen voor de toepassing van een transparant scherm. Omdat de Buitenring hier op een helling ligt zou de toepassing van een geluidwalleiden tot een te groot ruimtebeslag. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens G.J.M., Merkelbeekerstraat 79 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Par. 6.4 pag. 102 Externe veiligheid Het toegestane vervoer van gevaarlijke stoffen over de BPL is ontoelaatbaar omdat er ter plaatse langs het tracé van de BPL bestaande woningen gelegen zijn tussen 10 en 30 meter afstand tot de BPL. Als er een calamiteit plaatsvindt (gasexplosie of plasbrand) met een LPG- of benzine tankwagen op de BPL zullen de gevolgen voor de bewoners (merkelbeekerstraat 71 tot 85) die op enkele tientallen meters afstand langs de BPL gelegen zijn niet te overzien zijn.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens G.J.M., Merkelbeekerstraat 79 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitering zal leiden tot ernstige wateroverlast.
Antwoord:	Het is een misverstand dat het wegwater wordt afgevoerd naar bestaande riolering. In het afwateringsplan is per traject de toekomstige afwatering beschreven. Dit rapport heeft ter inzage gelegen. Op de betreffende trajecten worden aan weerszijden van de BPL nieuwe droogvallende bergingssloten aangelegd. In deze bergingssloten is een berging aanwezig die een minimaal een bui kan opvangen die eens in de 100 jaar voorkomt. Hiermee wordt voldaan aan de eisen van het waterschap en de landelijke richtlijnen van het Nationaal Bestuursakkoord Water. Vanuit deze sloten wordt het hemelwater in de bodem geinfiltreerd. Alleen bij extreme buien vindt een vertraagde afvoer plaats naar de buffer beekweg. Deze afvoer vindt plaats via een nieuwe afvoersloot/duiker en niet via de bestaande riolering. Vanwege de stuwschotten is deze afvoer niet groter dan een landelijke afvoer in normale situatie. De afvoer naar de buffer beekweg is aangegeven door het waterschap, omdat direct afvoer naar de Merkelbekerbeek niet mogelijk is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving, fora en fauna kunnen niet in overstemming gebracht worden met de aanleg van deze wegen. Kerkrade is de sterkst vergrijzende gemeente van Nederland, ouderen hebben geen enkele behoefte aan snelwegen, wel rust en daarvoor is ons stukje natuur heilig. Maak van Parkstad een groene stad en regio niet een met asfalt dicht gestort gebied.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn! De kleine hoeveelheid aan industrie vraagt ook niet voor deze wegen, immers aansluitpunten voor de zo goedbedoelde industrie komen er niet, dus de lokale wegen blijven toch belast met enig vrachtverkeer.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ De locaties voor aansluitingen van het onderliggende wegennet op de Buitenring zijn over het algemeen zo gekozen dat industrieterreinen direct ontsloten zijn op de Buitenring. Hierdoor is het voor vrachtverkeer van deze industrieterreinen niet noodzakelijk door woongebieden te rijden. Voorbeelden hiervan zijn de directe ontsluiting op de Buitenring doormiddel van parallelwegen van de bedrijventerrein Willem Sophia en Dentgenbach. Daarnaast rijdt het vrachtverkeer van bedrijventerreinen Hendrik en Bouwberg niet meer door de kernen van Brunssum en Heerlen. Ook het vrachtverkeer van bedrijventerrein de Horsel hoeft niet meer door de kern van Nuth om het rijkswegennet te benaderen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen. Kerkrade is al uit het verleden (de mijnbouw) een zwaar belaste omgeving waar nu nog steeds mensen de nadelige gevolgen van ondervinden. Verdere belasting is derhalve onaanvaardbaar.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Maar ook bijvoorbeeld de uitstoot van elektriciteitscentrales.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal mede gefinancierd worden door de gemeente Kerkrade, waar de inwoners van Kerkrade uiteindelijk aan mee moeten betalen.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten (waaronder de gemeente Kerkrade) het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen-Kochen H.E., Kaalheidersteenweg 144 6467AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is geen noodzaak om de Buitenring te realiseren. Het budget kan beter besteed worden voor het aanleggen van wegen elders in de provincie (A2 door Maastricht), waar echt problemen zijn met de doorstroom van verkeer.
Antwoord:	□ Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □□Uit deze rapportage blijkt de noodzaak om de Buitenring te realiseren. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurten S., Calbertsweg 147 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurten S., Calbertsweg 147 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurten S., Calbertsweg 147 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurten S., Calbertsweg 147 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurten S., Calbertsweg 147 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00568-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tetteroo R.G.A., Calbertsweg 145 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring Parkstad zal de CO2-concentratie en fijnstof in de lucht toenemen in de directe woonomgeving van deze weg.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00568-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tetteroo R.G.A., Calbertsweg 145 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zal ook de geluidsoverlast van deze weg toenemen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00568-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tetteroo R.G.A., Calbertsweg 145 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring Parkstad zal de CO2-concentratie en fijnstof in de lucht toenemen in de directe woonomgeving van deze weg. Daarnaast zal ook de geluidsoverlast van deze weg toenemen. Beide bovengenoemde punten leiden tot een aantasting van het leefen woonklimaat en tot een waardedaling van mijn huis.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Voor wat betreft het bestuursakkoord van 2005 wordt opgemerkt dat de inrichting van de wijk Amstenrade hierin niet wordt geregeld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02244**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zullen alle onderzoeken die zijn geactualiseerd worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeftt niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02316**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de la Bella S.M., Henri Dunantstraat 343 6441XK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige ananlyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00571-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02232**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stg. MilieuNetWerk Brunssum en Onderbanken , Broekstraat 62 6451BK te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	C. Hogere grenswaarden Wet geluidhinder. Indien het bouwen van een woning nabij een weg, of het aanleggen of reconstrueren van een weg leidt tot een hogere geluidbelasting van een woning dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde, dient voor die woning een maximaal toelaatbare geluidbelasting te worden vastgesteld. Het tracé van de buitenring is al decennia geleden planologisch vastgelegd, maar is bij gedachte niet haalbaarheid ook weer uit de bestemmingsplannen verwijderd. Het gevolg daarvan is dat de laatste decennia weer veel woningen zijn gebouwd in of aan het tracé van de huidige BPL. Voor een deel van die woningen is bij de bouw daarvan een maximaal toelaatbare waarde vastgesteld voor het verkeersgeluid. Om reden van rechtszekerheid is het niet toelaatbaar een eenmaal vastgestelde maximaal toelaatbare waarde, enkele jaren later weer te verhogen. Dat zal bij een aantal woningen in en langs het tracé zeker gebeuren. Als voorbeeld moge dienen de bedrijfswoning van autoschadebedrijf No Scholi, Haefland 4, 6441 PA Brunssum. Bij het bouwen van die woning is een maximaal toelaatbare waarde vastgesteld. Door de aanleg van de BPL zal deze vastgestelde waarde zeker worden overschreden. In de stukken is hier niets over terug te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00572-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□□□□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□• dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□• een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□• het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□• zoab op de Schanserweg;□• maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□• verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□• maximum snelheid 80 km per uur. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□• dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□• een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□• het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□• zoab op de Schanserweg;□• maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□• verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□• maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil

asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00572-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00572-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□• de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□• de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□• de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□• het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□• de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□• over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
□□
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA’s) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de

doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: 00572-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02331

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00572-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02339

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00572-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Op den Camp F.H.M., 1940-45 laan 24 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De besluitvorming is onvoldoende gebaseerd op feiten. Sprake is van onbehoorlijk bestuur. De motivering van het besluit is onvoldoende. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Mans- Dijkstal. De lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan. De besluitvorming is in strijd met: • het zorgvuldigheidsbeginsel; • het motiveringsbeginsel; • het evenredigheidsbeginsel. Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting van ons directe leefmilieu. Nut en noodzaak van de verbinding zijn niet aangetoond. De weg dient geen maatschappelijk belang.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien

zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00573-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02237**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	My Copy , Horselstraat 6 6361HC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorberiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen.□Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit ter kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00573-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02242**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	My Copy , Horselstraat 6 6361HC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen Wij vragen□ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over□gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. □□ Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00573-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02245**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	My Copy , Horselstraat 6 6361HC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□□□

Hoofdzienswijze: **00573-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02250**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	My Copy , Horselstraat 6 6361HC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	We zouden het ten zeerste waarderen als er betreffende de planning van de wegen op Industrieterrein de Horsel ook rekening werd gehouden met de voetgangers. Misschien wordt er meer gebruik gemaakt van openbaar vervoer als er veilige voetpaden zijn en/of een bus van het station naar het industrieterrein. Dit ontbreekt momenteel, waardoor bijna iedereen met de auto naar het werk komt. Een gemiste kans voor het milieu!
Antwoord:	De nieuw aan te leggen fietsstructuur langs industrieterrein de Horsel biedt tevens een verbeterde bereikbaarheid van de Horsel voor voetgangers. Ook de verkeerskundige knip bij de Slagboomsweg/Kamp en de afname van gemotoriseerd verkeer op het zuidelijke deel van de Daelderweg is positief voor de bereikbaarheid van de Horsel voor voetgangers vanuit Nuth. De wegenstructuur van de Horsel wordt in het kader van het project Buitenring niet gewijzigd. Specifieke voetgangersverbindingen zijn daardoor niet in het plan opgenomen.□□Aanpassing van routes en dienstregeling en eventuele bediening van bedrijventerrein de Horsel (in relatie tot de gewijzigde infrastructuur) is ter beoordeling van de OV concessiehouder en OV concessieverlener.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00574-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gortzen H.E.M.J., Leyendecker 22 6462HH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00574-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gortzen H.E.M.J., Leyendecker 22 6462HH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00574-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gortzen H.E.M.J., Leyendecker 22 6462HH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00575-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bruchmann W., Agatha-Gracht 32 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00575-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bruchmann W., Agatha-Gracht 32 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00575-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bruchmann W., Agatha-Gracht 32 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00575-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bruchmann W., Agatha-Gracht 32 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00575-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bruchmann W., Agatha-Gracht 32 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn! De weg bied geen oplossing voor de plaatselijke verkeerssituatie.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen. Meer asfalt voor minder mensen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00576-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Paffen M.H.T., Graverstraat 85 6466KV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenplan is niet noodzakelijk, omdat de noodzaak ervan is ingehaald door tijd.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de zeer recente rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010), waaruit blijkt dat het plan actueel en noodzakelijk is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00577-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02254**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	MILTRANS LOGISTICS BV , Ir. van der Elststraat 9 6466NB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen opnieuw onze waardering en steun uitspreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties in de regio Parkstad met een duidelijke ringstructuur is al jaren een ontbrekende schakel in de regio. Het realiseren van□deze ringstructuur biedt kansen voor de regionale economie om zo de gevolgen van de te□verwachten bevolkingskrimp te beperken en voorbereid te zijn op de toekomst. Daarnaast□zorgt een goede ontsluiting van de regio Parkstad voor een beter leefklimaat in de kernen en□een verbeterde verkeersveiligheid. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een□uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende□ontsluiting. We willen dan ook nogmaals benadrukken dat een toekomstvaste variant van□groot belang is.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00577-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02257**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	MILTRANS LOGISTICS BV , Ir. van der Elststraat 9 6466NB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00577-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02259**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	MILTRANS LOGISTICS BV , Ir. van der Elststraat 9 6466NB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De informatievoorziening over dit project is onvolledig geweest en informatie is niet tijdig ter beschikking gesteld.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er in de huidige plannen geen verdiepte ligging van de weg fer hoogte van de Merkelbeekerstraat/Klingbemden.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07703**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg van de BPL zal de woon- en leefklimaat verminderen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met• Fors toenemende verkeersoverlast van zowel buitenring als geplande brug• Bijbehorende fijnstofbelasting met alle gezondheidsrisico`s van dien• Verminderde kwaliteit van woongenot en leven.Dit alles ten gevolge van de thans voorliggende keuze om de buitenring niet verdiept maar opmaaiveld niveau aan te leggen ter plaatse van Merkelbeekerstraat.Wij veronderstellen dat de overheid inziet dat deze wijziging in plannen onacceptabel is voorde bewoners ter plaatse en haar zienswijze derhalve aanpast naar een verdiepte ligging.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.De Buitenring verder verdiept aanleggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn dat deze plannen de toekomstige gezondheid van ons en onze kinderen schaden. Blijkbaar een aspect dat onze overheid niet van belang acht. De buitenring moet per se zo dicht mogelijk langs de bebouwing worden aangelegd. Waarom hiertoe noodzaak bestaat is ons niet duidelijk. Ruimte is er in voldoende mate aanwezig rondom Parkstad; waarom dan toch een weg op 40 meter afstand van de bebouwing. Wij verwachten een verstandige opstelling van de overheid in deze en een verlegging van het tracé naar onbebouwd gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn dat de schade die de bewoners van de onderzijde van de Klingbemden door de voorgenomen plannen legio zijn (zogenaamde planschade). Zonder volledig te willen zijn noemen we hier: • Waardedaling huis; • Hogere ziektekosten. Overigens kunnen deze kosten zich eerst op langere termijn voordoen; • Afgenomen woongenot; • Emotionele schade door de reeds genoemde gebrekkige informatievoorziening en steeds wisselende standpunten Wij behoudens ons alle rechten voor om deze en alle andere voorkomende schade te verhalen en zullen hiertoe geen rechtsmiddelen schuwen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00580-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mans M.M.H., Klingbemden 151 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ontwikkelingen Parkstad Limburg□Parkstad Limburg ontvolkt. Een forse daling van het inwonertal wordt de komende decennia□verwacht. Daadkracht van provinciale en lokale overheid is nodig om Parkstad leefbaar te houden. Het lijkt er sterk op dat de bestuurders daadkracht willen tonen door een genomen□besluit over de buitenring door te duwen zonder dat onomstotelijk vaststaat dat er□economische voordelen mee te behalen zijn. Het is bekend dat dit soort investeringen niet□eenvoudig zijn te vertalen naar economisch nut maar het is wel bekend welk□investeringsbedrag ermee is gemoeid. Wij zijn ervan overtuigd dat dit bedrag middels□alternatieve investeringen tot veel meer nut voor de regio zal leiden. Daar is echter wel visie□en daadkracht voor nodig en geen spel van verstoppertje achter een ingenomen standpunt.□vertrouwen alsnog op een verstandige en visierijke overheid die het afnemende nut van de□buitenrnig zal inzien en daadwerkelijk vernieuwing brengt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00581-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02266**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DSM Dyneema , Eisterweg, Industrieterrein de Beitel (IKB) 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen opnieuw onze waardering en steun uitspreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties in de regio Parkstad met een duidelijke ringstructuur is al jaren een ontbrekende schakel in de regio. Het realiseren van deze ringstructuur biedt kansen voor de regionale economie om zo de gevolgen van de te verwachten bevolkingskrimp te beperken en voorbereid te zijn op de toekomst. Daarnaast zorgt een goede ontsluiting van de regio Parkstad voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting. We willen dan ook nogmaals benadrukken dat een toekomstvaste variant van groot belang is.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00581-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02267**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DSM Dyneema , Eisterweg, Industrieterrein de Beitel (IKB) 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00581-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02268**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DSM Dyneema , Eisterweg, Industrieterrein de Beitel (IKB) 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□□□

Hoofdzienswijze: **00582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meertens H.H.J., Merkelbeekerstraat 44 6451PB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant is eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Schinveld sectie C nr. 265, wat is wegbestemd tot natuur, in het kader van voornoemd project. Reclamant stelt dat sprake is van strijd met het motiveringsbeginsel ten aanzien van de te verwachten schade aan de natuur, mede gelet op de de Habitatlijn, de Vogelrichtlijn en Flora en Faunawet, internationale richtlijnen, de structuurvisie en onduidelijk is waarom deze bestemming ter plaatse van het perceel noodzakelijk is. Er is niet gemotiveerd waarom de Buitenring leidend is, en hoe de natuur daarin is verdisconteerd en waarom mitigatie- en compensatie noodzakelijk is. Verder is niet gemotiveerd welke natuurwaarden worden toegekend aan dit perceel en hoe die zich in de nieuwe situatie met o.a. geluid etc verhouden. Aan het nee-tenzij beginsel is geen aandacht geschonken. Merkwaardig hierbij is dat de natuur op onderhavig perceel pas in een laat stadium is toegekend. Luchtkwaliteit is onvoldoende onderzocht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn

gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Wij hebben geconstateerd dat op uw perceel inderdaad per abuis de bestemming Natuur is gelegd. Dit zal worden aangepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn! De weg bied geen oplossing voor de plaatselijke verkeerssituatie.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen. Meer asfalt voor minder mensen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00583-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quadvlieg T.H., Kaalheidersteenweg 12 6467AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenplan is niet noodzakelijk, omdat de noodzaak ervan is ingehaald door tijd.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de zeer recente rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010), waaruit blijkt dat het plan actueel en noodzakelijk is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00584-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02287**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Archeologische Werkgroep Landgraaf. AWL , Hereweg 74 6373VK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Wij twijfelen aan de zorgvuldigheid van de archeologische proefopgravingen van de buitenring door Bureau Arcadis.
Antwoord:	Het archeologisch vooronderzoek in het kader van de Buitenring wordt uitgevoerd door bedrijven met een opgravingsvergunning. Voor de Provincie Limburg zijn er geen redenen om te twijfelen aan de zorgvuldigheid waarmee het veldonderzoek en de uitwerking gebeuren. Wij, zowel provincie als de betrokken archeologische bedrijven, betreuren het dat de mate van betrokkenheid voor de leden van uw vereniging niet als voldoende worden ervaren. Zoals wij bij de bijeenkomst waar u ook aan refereert hebben besproken, en wat later in enige mailcontacten is bevestigd, bleek het helaas niet goed mogelijk in deze fase van het project amateur archeologen bij het onderzoek te betrekken. De ingewikkelde randvoorwaarden, het werken op vele lokaties tegelijkertijd, snelheid van de ontwikkelingen en het ontbreken van vindplaatsen waar langer onderzoek plaatsvond maakte het in de praktijk moeizaam om de beoogde betrokkenheid van leden van uw vereniging te realiseren. Een verzoek op de wet Openbaarheid van Bestuur over dit onderwerp is ons niet bekend. Het lijkt ook niet een geschikt instrument om uw mogelijkheden van betrokkenheid bij het onderzoek te regelen. In de praktijk is het voor vele belangstellende, omwonende en (amateur-) archeologen eenvoudig gebleken om de proefopgravingen te bezoeken en contact te hebben met de onderzoekers. Zoals aangegeven tijdens de bijeenkomst in het Thermenmuseum zult u na voltooing van de rapportage van het onderzoek een exemplaar ontvangen. Tijdens de bijeenkomst is niet beloofd dat u in september 2010 het rapport zou ontvangen. de genoemde datum is die waarop het concept van de tekst bij de Provincie dient te worden geleverd. Pas na afronding en akkoord zal het rapport verspreid worden. Volledigheidshalve merken wij op dat de maand september 2010, zoals genoemd in uw brief niet is verstreken. Tijdens de genoemde bijeenkomst is het evaluatierapport, waar u naar verwijst ook aan u ter inzage gegeven. Bij het ter inzage leggen van het Ontwerp PIP is ook voor een ieder het genoemde Evaluatierapport als bijlage 7A toegevoegd. Het Evaluatierapport is een integraal onderdeel van het proces om te komen tot een afgerond rapport dat voldoet aan de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie. U stelt dat het werk onzorgvuldig is uitgevoerd. U baseert dit oordeel op het vermeende late verzoek om informatie dat werd gedaan door de onderzoekers aan onder andere leden van uw vereniging. Wij willen u eraan herinneren dat bij aanvang van het onderzoek bij de eerste bijeenkomst medio Mei in het Thermenmuseum ook verzocht is om informatie. Uzelf heeft tijdens beide bijeenkomsten ook aangegeven dat al eerder o.a in het kader van het opstellen van de archeologische waardenkaart voor Nuth en de Parkstad gemeenten een dergelijk verzoek is gedaan. Uw persoonlijke afweging om niet in te gaan op dit verzoek dat bij verschillende gelegenheden in het verleden is gedaan, maakt het onmogelijk om deze gegevens te verwerken in de verschillende rapportages en kaarten. Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de heer Plettenberg en de heer Born. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00584-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02294**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Archeologische Werkgroep Landgraaf. AWL , Hereweg 74 6373VK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Welke selectie besluiten neemt de provincie, wanneer en krijgen we voorlichting hierover?
Antwoord:	De Provincie neemt een selectie besluit over alle tijdens het (voor-) onderzoek gedefinieerde vindplaatsen. Daarover vindt geen voorlichting plaats. Alle vindplaatsen en hun voorlopige waarderingen zijn besproken tijdens de evaluatie bijeenkomst in september 2009. Daarbij waren ook leden van uw vereniging aanwezig en heeft u kunnen reageren op de waarderingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00585-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Voorst M., Hommerterweg 233 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Na aanleg van de Buitenring is het niet meer mogelijk om een wandeling te maken via hommerterweg -> struikenweg -> jeugrubben weg -> hommerterweg. Als er toch een faunatunnel wordt aangelegd, vergroot deze zodanig dat er mensen door kunnen wandelen. Ik zou dit zeer waarderen.□□Wanneer ik door vaesrade en via de aan te leggen fiets doorgang moet lopen is er geen enkele contact met natuur en blijft de verkeershinder. Dit is geen wandeling om even tot rust te komen.
Antwoord:	De Jeugrubbenweg wordt aan de noordzijde van de Buitenring hersteld doormiddel van een onverharde veldweg. Deze veldweg dient als ontsluiting van de landbouwgronden en hersteld tevens de recreatieve verbinding. De fietsverbinding over de Buitenring, als langzaam verkeersontsluiting van Vaesrade richting Hoensbroek, is ook geschikt voor voetgangers. Deze brug sluit aan op de Vaesrader Wienweg aan de noordzijde en de Jeugrubbenweg aan de zuidzijde. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uitenaal H., Birgitta-Gracht 18 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uitenaal H., Birgitta-Gracht 18 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uitenaal H., Birgitta-Gracht 18 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uitenaal H., Birgitta-Gracht 18 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Uitenaal H., Birgitta-Gracht 18 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kupper J.P., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kupper J.P., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kupper J.P., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kupper J.P., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kupper J.P., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dera C.J.M., Dentgenbachweg 15 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dera C.J.M., Dentgenbachweg 15 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dera C.J.M., Dentgenbachweg 15 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dera C.J.M., Dentgenbachweg 15 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dera C.J.M., Dentgenbachweg 15 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden. Nu al veel last van geluidshinder en fijnstoffen van uitlaatgassen. Buiten in de tuin zitten is dan ook geen pretje.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van deze ring is helemaal niet aangetoond. Men gaat uit van veronderstellingen en aannames die ver van de realiteit afstaan. Beoogde industrieterreinen die verder ontwikkeld worden, toename van verkeer omdat attracties vaker bezocht gaan worden, allemaal zaken die niet of nauwelijks onderbouwd worden. Met verwijzing naar het bovenstaande en de vermelding dat er enkele knelpunten aangepakt dienen te worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bereikbaarheid. Volgens mij is Brunssum en andere Parkstadgemeenten uitstekend bereikbaar via de A2 (Born) en dan de B56 Neu. alwaar je de selfkantweg (L410) oprijdt.Hier dienen natuurlijk aanpassingen te geschieden maar die zijn lang niet zo ingrijpend. Ik pleit dan ook voor optimalisering van het bestaande wegennet.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vergrijzing. Met cijfers over terugloop van inwonersaantallen hoefik u niet lastig te vallen. Dat weet u net zo goed als ik. De schattingen daarover lopen uiteen maar uitgaande van landelijke gemiddelden komen we voor Parkstad Linburg in 2040 op l8O. 000 inwoners uit.□Een behoorlijke terugloop dus. Stilstand is achteruitgang ben ik met de voorstanders eens maar investeren in nog meer asfalt is zinloos met een zulke terugloop in inwonersaantallen in het vooruitzicht.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Leefbaarheid. Deze zal voor grote groepen mensen enorm afnemen. Geluidsoverlast en fijnstof zullen de leefbaarheid enorm aantasten. De Buitenring wordt aan mensen opgedrongen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering.□De huizen die gelegen zijn aan het tracé van de weg zullen enorm in waarde dalen en het is niet duidelijk of deze planschade in de totale kosten zijn meegerekend.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Met veel afgrijzen heb ik kennis genomen van het feit dat de buitenring is gepland enkele tientallen meters bij mij voordeur vandaan. En met nog meer afgrijzen hoorde ik dat de Merkelbeekerstraat over de buitenring heen moet en wel ter hoogte van mijn woning. De Merkelbeekerstraat maakt dan van Brunssum afgezien een bocht naar rechts over de Klingbemden en gaat dan vervolgens ter hoogte van nr. 157 over de buitenring heen Ik weet zeker dat ik namens de hele buurt spreek als ik zeg dat daar niemand op zit te wachten.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ In aanvulling daarop geldt dat het verlagen van de Buitenring tot gevolg heeft dat de Merkelbekerstraat omgelegd dient te worden. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het relief waardoor de ruimtelijke aantasing van het gebied beperkt blijft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Teunen F.W., Klingbemden 157 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mijn idee is dan ook om de nieuwe weg die vanaf de A2 (Born) loopt beter te benutten en dan enkele kleine aanpassingen te doen op de Echterbaan richting Brunssum en dan wellicht het geplande tracé weer te volgen richting Bousbergstraat. Je neemt in een klap een hele hoop bezwaren weg van tegenstanders van de weg (Kathagen, Nuth, Vaesrade, vht Westerflierhof; Amstenraderveld, Titus Brandsmastraat, en de Kling. Het is toch makkelijker om een weg die er al ligt beter te gaan gebruiken. Of zie ik dit fout?
Antwoord:	Ondanks de nieuwe wegverbinding N297/B56n/N274 zal het verkeer van en naar Parkstad hoofdzakelijk gebruik blijven maken van de A76 en de 281. Belangrijkste redenen hiervoor zijn de capaciteit en de snelheid van dit hoofdwegennet. Ook het provinciaal verkeer- en Vervoersplan geeft aan dat deze functie vervuld dient te worden door snelwegen zoals de A76 (nationale hoofdwegennet). Regionale wegen nemen de functie van het hoofdwegennet pas over op het moment dat zich daar calamiteiten voordoen. De verkeersstructuur van Parkstad Limburg is dan ook vooral georiënteerd op de N281/A76. Vanaf deze weg lopen er in Parkstad allerlei wegen in noordoostelijke richting. Doordat de verkeersproblemen lange tijd met plaatselijke maatregelen zijn opgelost is sprake van een onheldere hiërarchie in het wegenstelsel waardoor het verkeer zich door heel Parkstad verspreidt. In Brunssum zoekt een groot deel van het verkeer zijn weg door het centrum en de woonbuurten van Brunssum terwijl dat verkeer er geen bestemming heeft . De Buitenring zorgt ervoor dat de gewenste verkeersstructuur wordt gecreerd, de grootste verkeersstroom om Brunssum heen wordt geleid en het centrum en de woonbuurten van Brunssum worden ontlast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02319**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets-Ruyling H.J., Agatha-Gracht 40 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets-Ruyling H.J., Agatha-Gracht 40 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets-Ruyling H.J., Agatha-Gracht 40 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets-Ruyling H.J., Agatha-Gracht 40 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets-Ruyling H.J., Agatha-Gracht 40 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zwaard Aalders R.W.I.B., Wiënweg 1 6361GS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zwaard Aalders R.W.I.B., Wiënweg 1 6361GS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00594-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02335**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom M.D., Pastoor Schijnsstraat 23 6469HR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00594-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom M.D., Pastoor Schijnsstraat 23 6469HR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00594-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom M.D., Pastoor Schijnsstraat 23 6469HR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring nullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.□□De waardevermindering van het huis op de Gracht die nu al door de crisis is ingetreden zal verder naar een dramatisch dieptepunt dalen. De opbrengst van een huis, dat veelal zal worden gebruikt als noodzakelijke oudedag voorziening, zal onvoldoende blijken. Door de bevolkingskrimp en vooral de vergrijzing in Kerkrade worden huizen nog moeilijker verkoopbaar en de buitenring maakt dat nog rampzaliger.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.□□De leefbaarheid zal enorm afnemen vanwege geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof, denk hierbij aan het in de tuin zitten en met ramen open slapen wat dan ongezond wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De 2 x 2 baans Buitenring Parkstad wordt een ramp voor de bewoners van de Gracht in Kerkrade alwaar ik zelf woon.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade wordt straks door een autobaan gewoon in tweeën gesplitst waardoor vanuit de wijken het centrum nauwelijks te bereiken is. De weg heeft alleen maar voordelen voor de industrie en zeker niet voor de bewoners. Wel zal straks de Duitse automobilist er dankbaar gebruik van maken terwijl Duitsland geen B258 wil.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00595-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Willige E.J.M., Agatha-Gracht 15 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het mooie alternatief de Tunnelweg is niet of nauwelijks bestudeerd. De gemeente Kerkrade heeft daarop steeds gehamerd maar er wordt gewoon niet geluisterd. Dit alternatiefis vele malen goedkoper, maar bij de provincie speelt geld (is ook ons geld), blijkbaar geen rol heb ik uit politieke kring vernomen.
Antwoord:	Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER – UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het ontwerpbesluit is niet met de benodigde zorgvuldigheid voorbereid.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het ontwerpbesluit is onvoldoende gemotiveerd.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Onduidelijk is op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u de onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De Vogelzankweg is in het akoestisch onderzoek betrokken in het kader van de wijziging van de Nieuwenhagenheiderstraat. De woningen zijn gelegen in de wettelijke zone van die weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijnstof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen. Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	□ Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Aankoop van uw woning is niet noodzakelijk in verband met de realisering van het project. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonclusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden. In aanvulling daarop geld dat de voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat het resultaat is van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Alle benodigde stukken hebben ter inzage gelegen van 17 juni tot en met 28 juli 2010 en zijn tevens elektronisch ter beschikking gesteld. Men heeft dus 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een eventuele zienswijze voor te bereiden en in te dienen. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het omgevingsplan heeft geen juridische status dient slechts als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Zorgen over de advisering door de Gemeenschappelijke Welstandscommissie.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Ham H.L., Klingbemden 133 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Ham H.L., Klingbemden 133 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02368**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Ham H.L., Klingbemden 133 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Ham H.L., Klingbemden 133 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeckerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbeschennmg (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Ham H.L., Klingbemden 133 6441KW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weegels T.M., Burgemeester Franssenstraat 56 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur,
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weegels T.M., Burgemeester Franssenstraat 56 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weegels T.M., Burgemeester Franssenstraat 56 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weegels T.M., Burgemeester Franssenstraat 56 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weegels T.M., Burgemeester Franssenstraat 56 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder ben ik niet overtuigd van de noodzaak van een autoweg. De Parkstad krimpt en zelfs harder dan op andere plaatsen in Nederland. Deze krimp schrijf ik voor een belangrijk deel toe aan het nu al slechte leefklimaat in de regio. Wat hier ook van zij, de krimp betekent dat er minder inwoners zullen zijn die van het wegennet gebruik maken. Om net op dat moment voor een autoweg te kiezen vind ik onbegrijpelijk.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij onze woning is nu al sprake van aanzienlijke geluidsoverlast. Voetbalvelden, een partycentrum, een evenemententerrein, de N274 en de AWACS-vliegtuigen zijn hieraan debet. De Buitenring betekent een verdere aantasting van ons leefklimaat. Als ik bedenk dat we de woning hebben gekocht omdat we in een landelijke omgeving met veel natuur wilden wonen dan moet ik vaststellen dat hiervan steeds minder terecht komt. De effecten van al deze ontwikkelingen zijn naar mijn oordeel onvoldoende onderzocht. De nabijgelegen N274 zorgt zonder Buitenring voor aanzienlijk overlast. Het geluid draagt ver en we worden regelmatig `s nachts door optrekkende en afremmende vrachtauto`s gewekt. Het geeft een zeer onrustig gevoel en de luchtkwaliteit wordt er ook niet beter op. Ik vind het jammer dat de provincie zich alleen lijkt te concentreren op de aanleg van de autoweg en nauwelijks oog heeft voor de bewoners in het invloedszone van de weg. Er wordt vooral gewerkt met hogere grenswaarden. Ook daartegen verzet ik mij. Door gebruik te maken van ZOAB en door meer geluidsschermen te plaatsen zou de pijn tenminste voor een deel kunnen worden verzacht.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De nabijgelegen natuurgebieden Teverner Heide en Brunsummer Heide zullen aan waarde inboeten. Dat geldt eveneens voor het stiltegebied de Schinveldse bossen. De effecten van al deze ontwikkelingen zijn naar mijn oordeel onvoldoende onderzocht.Straks blijft er van het (natuur)gebied tussen Schinveld en Brunssum nog maar weinig over.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De vrees voor nieuwe zware industrie op het Hendrik-terrein maakt het allemaal nog erger. De effecten van deze ontwikkeling zijn naar mijn oordeel onvoldoende onderzocht.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

De huidige bestemming van het Hendrik-terrein is "zware industrie". Bezwaren tegen deze bestemming hadden ingediend moeten worden in het kader van het aldaar vigerende bestemmingsplan. Bij het afgeven van vegunningen ten behoeve van nieuwe vestigingen wordt de uiterste zorgvuldigheid betracht en wordt uiteraard voldaan aan de wettelijke voorschriften.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Straks blijft er van het (natuur)gebied tussen Schinveld en Brunssum nog maar weinig over. De AWACS vliegtuigen vliegen over ons hoofd en de auto`s razen voorbij. Ik zet ook vraagtekens bij de keuze die is gemaakt om voor de Noord-variant te kiezen. Als men bedenkt dat net in deze zone de geluidsoverlast al heel groot is dan begrijp ik niet waarom niet voor de Zuid-variant (of beter nog de tunnel-variant) is gekozen. Volgens de MER is de Zuid-variant in ieder geval minder milieubelastend.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00599-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daemen-Langstone S.A., Mariabergstraat 9 6451EG te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is onvoldoende naar de burgers geluisterd.□□De Buitenring zal er voor zorgen dat het proces van verstedelijking, verrommeling en industrialisering van de Parkstad wordt versterkt. Dit zal voor meer mensen reden zijn het gebied te verlaten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De provincie is van oordeel dat zij voldoende naar haar burgers heeft geluisterd. Er is voldoende mogelijkheid tot inspraak geboden en onder meer tijdens de informatiemarkten van 2 en 3 juli 2010 zijn belangstellenden in de gelegenheid gesteld vragen te stellen en informatie in te winnen.. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Er is geen enkele rekening gehouden met de aantasting van de cultuurhistorische waarden en de schade die dat met zich brengt.
Antwoord:	In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook de archeologie komt in het geding, er wordt wel volgens de monumentenwet geopereerd maar uit niets blijkt van de aanwezige voorraad aan cultuur in de bodem (bodemarchief) volgens de door u gestelde normen behoudenswaardig en wordt in situ overal ex situ, zodat niets van ons verleden bewaard blijft voor het nageslacht dit is een zeer grove vorm van Cultuur Barbarisme wat een volksvertegenwoordiging zoals u gekozen door de bevolking onwaardig is.
Antwoord:	Hoewel behoud In Situ de hoeksteen vormt van het landelijk en provinciaal archeologisch monumentenzorg beleid betekent dit niet dat behoud Ex Situ per definitie van inferieure kwaliteit is. Archeologische waarden zijn niet een grootheid op zichzelf, zij dienen gewogen te worden ten opzichte van de andere omgevingsfactoren en maatschappelijk belang. De tijdens het onderzoek in het veld gevonden sporen en vondsten , op sommige locaties gedefinieerd tot vindplaatsen, geven tot op heden bij weging geen aanleiding om over te gaan tot behoud In Situ. De delen van vindplaatsen buiten het trace blijven behouden In Situ. Door gedegen archeologisch (voor-) onderzoek uit te voeren tijdens de verschillende stappen die leiden tot de realisatie van de Buitenring wordt kennis vergaard over het verleden van de omgeving waarbinnen de Buitenring wordt gerealiseerd. Het met dit onderzoek versterken van dragers voor de cultuurhistorische waarden in deze streek is een positief effect.□□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het berekenen van cultuurhistorische waarden in geld is natuurlijk arbitrair maar er geen rekening mee houden is dictatoriaal. Ik hoop dat u mijn argumenten ziet als een opbouwende kritiek zodat er, als er al een vervolg traject komt, hier mede rekening dient te worden gehouden.
Antwoord:	Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Alle betrokken gemeenten leveren een heel stuk aan landbouwgronden, bosbouw en zelfs woongebieden in waardoor zeer veel planschade wordt veroorzaakt op een onaanvaardbare manier.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het woongenot wordt aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De geluidsoverlast neemt exorbitant toe.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het fijn stof overschrijdt alle normen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wat betreft de EHS door de provincie Limburg ingesteld wordt zonder pardon door de zelfde provincie Limburg vernietigd, kan het nog triester, of is er een communicatie probleem bij de provincie Limburg?
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden.□□Het provinciale beleid geeft vorm en inhoud aan de realisatie van de EHS. Om andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken zijn er vanuit de provincie ook regels gesteld voor aantasting van EHS, namelijk `nee, tenzij beginsel`. Dit afwegingskader is nadrukkelijk gehanteerd in dit project. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dan de overschrijding van het budget, er zijn allen maar voorlopige berekeningen en toch is het budget al bijna verdubbeld en is er nog niet rekening gehouden met de nog te verwachten posten onvoorzien, kijk eens naar de Roertunnel, de Betuwelijn.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De post onvoorzien maakt onderdeel uit van de kostenraming. Verder nemen wij kennis van uw standpunt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00600-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Plettenberg H.G.M., Chaineuxstraat 8 6461HX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De noodzaak van de buitenring is op geen enkele wijze aangetoond. Er zijn geen steekhoudende argumenten voor de aanleg van deze weg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00601-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haessen J., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00601-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haessen J., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00601-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haessen J., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00601-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haessen J., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00601-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haessen J., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Opvallend is dat in de Tracénota/MER in 2008 nog sprake was van een geluidsbelasting tussen 63 en 68 dB (zie de bijlage bijgevoegde zienswijze van 14 juli 2008, blz 3). Volgens deelrapport 10a zou nu echter sprake zijn van veel lagere waarden. Gelet op het feit dat de weg nog net zo is gesitueerd als in 2008 en zelfs uitgebreid wordt met een oprit naar de autoweg ter hoogte van onze kavel is deze verminderde geluidsbelasting zonder nadere uitleg voor mij onbegrijpelijk.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ In de geluidsberekeningen binnen de Tracenota/MER is geen rekening gehouden met maatregelen aan de bron dan wel geluidwerende voorzieningen. Tevens wordt binnen de MER-systematiek niet de geluidsbelasting berekend maar geluidszones. Binnen deze geluidszones wordt berekend hoeveel geluidgehinderden worden geraakt. In het voorliggende akoestische rapport is rekening gehouden met bronmaatregelen en geluidswerende voorzieningen. Over het gehele traject van de Buitenring wordt geluidsreducerend asfalt toegepast. Dit leidt tot een verlaging van het geluidsniveau.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de verdiepte aanleg van de buitenring, volgens uw ambtenaren 10 meter onder het huidig maaiveld zal er een verstoring optreden in de grondwaterstand en de aanwezige wateraders.
Antwoord:	De provincie neemt uw zienswijze ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De geplande geluidswal zal naast de visuele belemmering ook het probleem met zich meebrengen dat bij de huidige voorkomende hoosbuien onze tuin en woning schade zullen ondervinden door erosie en hemelwaterafvoer naar ons perceel.
Antwoord:	Ter plaatse van uw woning wordt de BPL verdiept aangelegd. Aan weerszijden van de BPL worden bergingssloten gerealiseerd. Deze sloten zijn voldoende breed om het afstromend hemelwater van het talud en de BPL op te vangen en vertraagd af te voeren richting de Vloedgraaf. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De geplande natuurcompensatie zou indien aan de zijde van onze huizen toegepast een extra□buffer vormen , nu vindt deze plaats achter de buitenring. Waarom deze natuurcompensatie niet tussen lintbebouwing en buitenring?
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd.□□Voor de begrenzing (locatiekeuze) van de natuurcompensatie zijn daarnaast ook de volgende uitgangspunten gehanteerd:□-□De abiotisch gezien geschikte gronden voor de ontwikkeling van de betreffende natuurdoeltypen.□-□Natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid.□-□Verlies van Brunssummerheide (EHS en N2000) in nabijheid van N2000 compenseren om de robuustheid van dit gebied te behouden.□-□Waar mogelijk compensatie toedelen in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG.□□Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) hebben geen doorslaggevende rol gespeeld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ten slotte breng ik alvast onder uw aandacht dat als uw college dit onderwerp in de huidige vorm vaststelt wij uw provincie te zijner tijd aansprakelijk zullen houden voor de daaruit voortvloeiende schade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Huidige perceelsgrootte bedraagt 605 vierkante meter , voor de realisatie van de buitenring is in□een gesprek op 20-07-2010 met Dhr. Verwijlen en Dhr. van Oppen aangegeven dat er van ons□perceel 314 vierkante meter nodig zou zijn, concreet betekent dit dat wij niet meer over onze ruime garage kunnen beschikken en dat onze tuin met een diepte van 45 meter gereduceerd wordt naar 15 meter (bijlage). Verder wijs ik u op het feit dat de bestemmingsplanwijziging zeer zeker tot gevolg heeft dat ons huis incourant wordt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00602-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J., Krichelbergsweg 25A 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ons woonhuis met opstallen en ondergrond is gelegen aan en in het ontwerp-inpassingsplan voorziene tracé . Realisatie van het ontwerp-inpassingsplan brengt voor ons een enorme verslechtering van het woonklimaat en aantasting van onze vermogenspositie mee. In het bijzonder gaat het dan om geluidsemissie luchtverontreiniging ,veiligheidsrisico, visue!e belemmering (geplande geluidswal 4 meter hoog, t.o.v.woning bedraagt het hoogteverschil 5 meter) ,vermindering privacy.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jafaxi M., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jafaxi M., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jafaxi M., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fiinstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jafaxi M., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jafaxi M., Caecilia-Gracht 7 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00604-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02448

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik vind het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen. Tenslotte vind ik dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00604-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02453

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het□onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheden die het bestaande wegennet biedt om de geconstateerde problemen op te lossen. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht. Ik wijs op het volgende.□□- pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □- pagina 107 van deze toelichting; hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie□uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Cliënten stellen dat onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien stellen cliënten dat, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C- per /erhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij hel ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhoud ing leidt. Op basis hiervan kunnen cliënten niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg, De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. Bovendien, mocht deze ontsluiting er wel komen zou dit leiden tot een grote toename van het verkeer; hieronder veel sluipverkeer dat op deze wijze de tol van de Duitse autowegen zal ontwijken.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. `In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de

directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00604-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02540

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het onderhavige inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg wordt gesproken over een indeling in MMA-Mens en MMA-Natuur. Deze indeling kent echter geen juridische grondslag. De wet spreekt enkel van een MMA. De keuze voor het make van een indeling in MMA-Mens en MMA-Natuur lijkt te zijn ingegeven om dienst te doen als gelegenheidsargumentatie bedoeld om bestuurlijke ruimte te creëren om onder de zorgplicht van de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen, mmers, als gevolg van deze -als gelijkwaardig gepresenteerde- alternatieven kiezen bestuurders al snel voor bijvoorbeeld de MMA Mens. Als gevolg hiervan wordt het eenvoudig gemaakt om natuurwaarden aan te tasten. Echter, hiermee wordt voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van de natuur, van rijksmonumenten en van archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient ertoe in het begin van het afwegingsproces reeds om gebieden die wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat te ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking kunnen komen voor aanleg van de Buitenring
Antwoord:	Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het provinciaal inpassingsplan worden mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is. In het onderhavige inpassingsplan heeft is dit onvoldoende gemotiveerd. Hierdoor is tevens sprake van onzorgvuldig handelen en strijd met de rechtszekerheid van burgers.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als

uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00604-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02579

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze In de nabijheid van zijn woning aan de John Erkensstraat niet de juiste is In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat en de Dentgenbachweg, weike wegen zijn gelegen in de zeer directe nabijheid van de John Erkensstraat. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Client stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Client stellt dat zjn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Meeste Milieuvriendelijk Alternatief voor Kerkarde bestaat uit de doorgetrokken Dentgenbachweg, aansluitend op Avantis. Vanuit de visie natuur en omgeving zou gekozen kunnen worden voor één het tunnelwegtrace danwel het roderlandbaantrace. Dit is niet gedaan om twee redenen namelijk enerzijds zijn de effecten voor woon- en leefmilieu dermate ongusntiger dat mitigeren niet leidt tot significante effecten en anderzijds worden de effecten van de doorgetrokken Dentgenbachweg ter hoogte van de Vloedgraaf sterk verminderd door de de verlaging van het tracé. Tevens wordt gekozen voor de doorgetrokken Dentgenbachweg vanwege de economische en toeristische ontsluitingsmogelijkheden die de weg biedt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/ luchtverontreiniging□Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdefing bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinvetd en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk warden. Deze geluidsoverlast is ook stecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan lekien tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan toopt dient een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij client dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De woning van cliënt zal als gevolg van de aanleg van de Buitenring worden geconfronteerd met een hogere geluidsbelasting. De vraag hierbij is of deze hogere geluidsbelasting op de gevel de voorgevel betreft.
Antwoord:	De geluidsbelasting is op de maatgevende gevel bepaald. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde dat ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig betwist. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avoridspfts zat gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentraïie, te weten een verhoogde concentratie van een lucrrtverontrelnlgde stof gedurende een korte periode. Client woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt dient een toename van luchtweg klachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Hierbij heeft GS onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat worden o.a. de normeringen van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongcbrulk/ waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van dient Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Deze toensme van verkeersbewegingen leidt, ate gevolg van in de woning van cliënt naar binnen schijnende koplampen van wegverkeer, ook tot lichtovertast voor cliënt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook net uitzicht vanuit de woning van cliént wijzigt in negatieve zin. In de directe nabijheid van de woning van cliënt komt een geluidsmuur te staan var 6 meter. Client stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanteg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënt door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast.
Antwoord:	De geluidsbeperkende maatregel (de muur) wordt gerealiseerd om de geluidsbelasting te beperken. Er bestaat geen reden aan te nemen dat die maatregel een averechts effect zou hebben. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00604-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor dient Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheper P.E., Burgemeester Franssenstraat 8 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheper P.E., Burgemeester Franssenstraat 8 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheper P.E., Burgemeester Franssenstraat 8 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheper P.E., Burgemeester Franssenstraat 8 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheper P.E., Burgemeester Franssenstraat 8 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. □Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik merk op dat ik teleurgesteld ben over het feit dat de terinzagelegging heeft plaatsgevonden in de vakantieperiode. De informatieverstrekking aan belanghebbenden is summier geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. De stelling van reclamant dat hij tijdens de inloopdagen onvoldoende informatie heeft verkregen nemen wij voor kennisgeving aan. De provincie betreurt het als bij reclamant het gevoel leeft dat hij onvolledig is geinformeerd. Nu de provincie aan haar verplichtingen met betrekknig tot informatievoorziening heeft voldaan, kan dit evenwel niet tot gegrondverklaring van de zienswijze leiden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp- BPL opgesomde problemen op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van de toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economische als toerischrecreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Ik ben van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze weg leidt tot een oplossing van voornoemde door de GS als zodanig bestempelde problemen. Het lijkt mij dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen, zo die de er zijn mochten, op te lossen middels aanpassing van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de weg. Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg berust op onjuiste en onduidelijke gronden. Vooral het nut en de noodzaak is zeer twijfelachtig, daar het hoofddoel en diverse subdoelen niet worden verwezenlijkt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	GS heeft bij de voorbereiding van het inpassingplan niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS wordt genoemd:□- Pagina 92 van de toelichting behorend bij ontwerp- BPL. Hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp- BPL.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS wordt genoemd:□- Pagina 107 van de toelichting. Hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekening in augustus 2010 verwacht wordt.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. □Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring betekent voor mij een grote toename van verkeersbewegingen op korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het hele trace, terwijl in mijn ogen-mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1 rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In een toelichting behorend bij het ontwerp- BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hierarchie kent. Hiertoe noemt GS op pag. 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Een duidelijke motivatie ontbreekt van deze knelpunten. Als die knelpunten er zouden zijn, dan hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door de Provincie onvoldoende onderzoek gedaan. Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit probleem middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij ontwerp- BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring: zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Daar waar dat niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoend gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging IC- verhoudingIn het bij ontwerp- BPL behorende Achtergronddocument Verkeer staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geillustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde IC verhouding. Daargelaten of de door GS bij ontwerp- BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van de IC verhouding leidt. Op basis hiervan kan ik niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het Achtergronddocument Verkeer geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van het aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook met de haren erbij zijn gesleept.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers-en mobiliteitsvraagstukken: Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde Ladder van Verdaas toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede □ontsluiting tussen Aachen (Duits achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258N. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan nu al gesteld worden dat deze door de□provincie Limburg gewenste verbinding niet snel gerealiseerd zal worden. De vraag is of die□weg er uberhaupt komt. De primaire verkeersader tussen Parkstad Limburg en Aachen blijft□de N281-A76. En zelfs met een betere ontsluiting tussen beide conglomeraties onderschrijft□dit wederom niet het provinciaal belang.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig voorkomen worden - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl.

aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00608-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02558

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. de□aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt de aanleg van de weg de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.□Op basis van bovenstaande is sprake van schending door GS van de in de Flora- en faunawet□opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Verlies van archeologische waarden In Kerkrade dient nog veel onderzoek verricht te worden op het vlak van archeologische waarden. Momenteel zijn er in Kerkrade een zestal onderzoeken verricht waarbij er bij twee een behoudenswaardige vindplaats is geconstateerd en 1 onbepaald is gebleven. We dienen te waken over de archeologische waarden die reeds zijn aangetroffen en die nog eventueel aangetroffen zullen gaan worden. Het cultuur- historisch verlies kan groot zijn. Dat betekent dat Kerkrade een deel van zijn identiteit zal kwijtraken.
Antwoord:	Het is correct dat binnen het tracedeel dat in de gemeente Kerkrade ligt zich archeologische waarden bevinden. In de aanloopfase van de realisatie van de weg zal ook binnen de gemeente Kerkrade nog verder archeologisch (voor-) onderzoek worden uitgevoerd naar zowel de bekende als mogelijk nog niet ontdekte vindplaatsen. Juist om te voorkomen dat door de realisatie van de Buitenring schade aan het cultuurhistorisch erfgoed plaatsvind wordt dit archeologisch (voor-) onderzoek uitgevoerd. De kennis over het landschap, de archeologie die wordt opgedaan binnen dit project voegt eerder dragers voor de Identiteit van Kerkrade en (Zuid-) Limburg toe dan dat het deze aantast. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Explosievenonderzoek Expliciet voor Kerkrade is er een probleemanalyse in uitvoering. De conclusies en aanbevelingen hiervan zijn dus nog niet aanwezig bij dit Inpassingsplan.
Antwoord:	In bijlage 12 van de toelichting van het Inpassingsplan zijn de resultaten van het explosievenonderzoek opgenomen. Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Onderzoek naar NGE is niet verplicht, maar het uitvoeren van een dergelijk onderzoek is verstandig om een veilige werkplek tijdens veldwerk en uitvoering te kunnen garanderen. Uit het nader uitgevoerde historische onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken: “De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Mora’s EODD, geven indicaties dat er tijdens de bevrijding van Zuid Limburg binnen het toekomstig tracé van de Buitenring Parkstad, grondgevechten hebben plaatsgevonden tussen Duitse en Geallieerde strijdkrachten. Het bedoelde gebied is verdacht op de mogelijke aanwezigheid van geschutsmunitie uit de Tweede Wereldoorlog” Om tot een specifieke afbakening van het verdachte gebied te komen is de provincie in overweging gegeven om voor de volgende locaties in de gemeente Kerkrade, daar waar het nieuwe tracé van de Buitenring is gepland een probleemanalyse te laten samenstellen: 1. Krichelbergsweg, 2. Vauputsweg, 3. Spekholzerheidervoetpad, 4. spoorlijn Kerkrade - Simpelveld v.v., 5. Parallelweg, Slakbeemdenweg, 6. (N300) Hamstraat, 7. het gebied tussen de (N300) Hamstraat en de rotonde op de N281 (Avantisallee). De resultaten van deze probleemanalyses worden in een later stadium gerapporteerd. Deze resultaten zijn meer relevant in het kader van de uitvoering van het plan dan voor dit Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen van de bewoner zelf Ik ben van mening dat de door de Provincie gemaakte trace- keuze die direct langs de mijn woning aan de Krichelbergsweg loopt niet de juiste keuze is. In het ontwerp- BPL wordt de rondweg aangelegd via de Dentgenbacherweg en wordt doorgetrokken tot aan de Hamstraat.Langs die autoweg ligt mijn woning.
Antwoord:	Bij de bepaling van het tracé voor BPL zijn meerdere alternatieven en varianten onderzocht. Op basis van de vergelijking van de te verwachten effecten voor natuur, milleu, economie en verkeer is de keuze voor het voorkeurstrace tot stand gekomen. Gedetailleerde informatie over de afweging van alternatieven en varianten is gepresenteerd in het kader van de Tracénota/MER en Het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Ik ben van mening datin mijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zoveelmogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In mijn ogen is het alternatief te weten via het bestaande wegennet, geschikter dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen aan langs dichte woonbebouwingen. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé waar ik ook woon, betekent de aanleg van de Buitenring dan ook een behoorlijke verslechtering van het woon- en leefklimaat. GS heeft mijn belangen onvoldoende meegenomen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	GS onvoldoende gemotiveerd, waarom gekozen is voor het tracé over de Dentgenbacherweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□Ik verwijs naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d.7□april 2010(zaaknummer 200806952-1R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum al zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt dat uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Momenteel kan ik nog genieten van mijn aardse paradijsje op de Krichelberg. Lekker ongestoord terrassen en ongestoord in mijn achtertuin zitten of in de tuin werken en genieten van mijn vele bloemenperkjes. Met de komst van de Buitenring wordt mijn buitenplezier vergald door geluidsoverlast. Die geluidsoverlast is ook slecht voor mijn gezondheid. Zeker als oudere ben je kwetsbaar. Die overlast kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijks activiteiten. Als gevolg hiervan loop ik een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Ik vind dat GS veel te gemakkelijk is overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidshinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren, kan er bij mij dan ook niet inkomen. Ik stel dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging.□□Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits, zal gedurende□die perioden sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde□concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Dit kan leiden tot□acute gezondheidseffecten. Denk hierbij luchtwegklachten en een afname van de longfunctie.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ik ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ter plaatse van de voorziene aanleg van het trace sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt door mij ten stelligste verworpen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik-waarde verminderingwoning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van mijn woning. Het moge duidelijk zijn dat potentiële kopers worden afgeschrikt door dit gedrocht voor de deur. Ook het uitzicht vanuit de woning wijzigt in negatieve zin. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er niet meer bij. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve effecten die dit buiten zitten met zich meebrengen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Extra directe negatieve gevolgen. Naast mijn eigen huis ligt nog een pand dat tot ons eigendom behoort en ik verhuurd heb aan een familielid. Met opzet heb ik dit huis nooit verkocht. Ik wilde een mooie grote tuin zonder afscheiding in een mooie en rustige buurt. Dit alles zal verstoord worden door komst van de rondweg. De huurder heeft me nu al toegezegd dat bij doortrekking van de Buitenring hij naar een nieuwe woonplek zal uitkijken. Kopers voor die woning zullen zeker niet in de rij staan om een huis te kopen met een autoweg voor de deur. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een grote waardedaling van de woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00608-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren J., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet alle relevante informatie aanwezig om een volledig oordeel te kunnen vellen over deze infrastructurele ontwikkeling.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van dit plan te maken met een zeer gevaarlijke situatie voor henzelf en hun kinderen, te weten veel verkeer, veel lawaai, veel fijnstof, kortom, een onleefbare situatie. Door de geplande buitenring hebben we al te maken met veel overlast als gevolg van stank, uitlaatgassen en geluid, terwijl dat zeer slecht is voor de gezondheid van ons en vooral onze 2-jarige zoon.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ondanks eerdere toezeggingen van lokale en provinciale bestuurders komt er geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden. De Buitenring wordt daarmee niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl) beloofd, maar kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte, waardoor het nodig wordt de Merkelbeekerstraat te verleggen. De Merkelbeekerstraat wordt zelfs afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek zal naar verwachting de wijkweg van Klingbemden veelvuldig gaan gebruiken om de nieuwe brug over de 4-baans Buitenring te bereiken. Dit is onaccaptabel situatie voor de inwoners van de wijk Klingbemden.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij pleiten dan ook met klem voor het dusdanig verdiept aanleggen dat de buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat, waardoor geluidschermen niet nodig zijn en het doorgaande verkeer gebruik kan blijven maken van de Merkelbeekerstraat, zoals in de huidige situatie.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat het verdiept aanleggen van de Buitenring ter plekke van de Merkelbekerstraat grote ruimtelijke consequenties heeft voor zowel het westelijke als oostelijk deel van de Merkbeekerstraat. Het gebied kenmerkt zich door een sterk relief waarbij de Merkelbeekerstraat het laagste punt vormt. Indien de Buitenring onder de Merkelbeekerstraat zou moeten worden gelegd, betekent dit dat de Buitenring op 6 meter onder maaiveld moet worden gelegd. Ten opzichte van de woniningen en bedrijven aan de Montgomerystraat, Klingstraat en Klingbemden komt de Buitenring dusdanig verdiept te liggen dat dit grote consequenties heeft voor de achtertuinen van de woningen. Iedere meter die het ontwerp zakt, betekent een extra ruimte van 2 tot 3 meter. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De economische waarde van onze huis zal verder omlaag gaan en onze woning is nu reeds onverkoopbaar. Een nijpende situatie gezien de huidige economische recessie en het feit dat reeds een van ons werkeloos is geworden hierdoor, waardoor de kans groter is dat wij ons huis in de toekomst moeten verkopen. Een aantal huizen in onze wijk staat al jaren te koop gezien de onzekerheid van de weg. De woningen straks gelegen aan het trace van de buitenring zijn inmiddels wel tot 30 procent in waarde gedaald. Hoe denkt de Provincie dit verlies te compenseren.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet. Aan Duitse zijde is sinds een jaar de B56neu gerealiseerd, waardoor je vanaf de A2 binnen 15 minuten in Brunssum e.o. bent. Verder is de bereikbaarheid prima, vrijwel nooit heeft iemand binnen Parkstad geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen of attracties. Zelfs op zomderse hoogtijdagen zijn een dierentuin in Kerkade en een pretpark in Landgraaf van alle zijden en zonder oponthoud prima bereikbaar.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De mensen worden bij eventuele realisatie van de Buitenring voor korte stukjes gedwongen de auto te nemen, de bewegingsvrijheid van de inwoners wordt enorm belemmerd, de mensen kunnen door de insluiting van de Buitenring geen kant meer op
Antwoord:	Wegverbindingen die doorsneden worden door de Buitenring worden hersteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00609-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vankan R., Klingbemden 191 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De 0plus optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaard en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00611-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.J.A., Kievitstraat 11 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00611-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.J.A., Kievitstraat 11 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00611-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.J.A., Kievitstraat 11 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00611-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.J.A., Kievitstraat 11 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00611-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H.J.A., Kievitstraat 11 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00613-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus F.J.M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijn eerste reactie: weer zo`n ambitieus project van Heerlen: een echte stad moet toch een RING hebben ?! `t Doet me denken aan Sittard-Geleen met hun boulevard en ziekenhuis. Indertijd Beek met z`n oost-westbaan. Aan Maastricht met hun tunnel. Aan Schinnen met hun Scalaplein, gemeentehuis en nieuwe school. Enz. Allemaal projecten die uiteindelijk niet datgene opleveren, voor wat ze bedoeld zijn. En `t kost miljoenen. En daar betaal ik belasting voor.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie neemt dit onderdeel van de zienswijze ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00613-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus F.J.M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De krant stond vol met milieuconferenties, klimaatveranderingen, CO2-uitstoot. We moeten `t rustiger aan gaan doen. De milieuvervuiling moet teruggedrongen worden. En wat doen we: de economie moet groeien, meer fabrieken, meer auto`s, meer vrachtwagens, meer vliegtuigen, en meer wegen. En dus steeds meer aantasting van een gezond milieu.
Antwoord:	Wij nemen uw zienswijze ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00613-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus F.J.M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik woon in Thull, met veel te veel doorgaand verkeer, dat bovendien lak heeft aan de 30km zone. Die buitenring komt aardig in de buurt te liggen, met nog maar één op-en afrit voor Nuth en Schinnen. Mijn gezond verstand zegt: alle automobilisten zullen een snelle weg zoeken naar die op -en afritten; ze zullen Thull zeker niet mijden. En ik voel mee, met al die mensen die in de toekomst die ringweg voor hun deur gelegd zouden krijgen.
Antwoord:	Uit het voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat de weg Thull minder verkeer te verwerken krijgt in de situatie met Buitenring Parkstad Limburg ten opzichte van de situatie zonder Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00613-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus F.J.M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de Buitenring zijn niet aangetoond. Er heeft een onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00613-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus F.J.M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nederland, Limburg ligt vol met wegen. En toch staan er overal files. Dat ligt niet aan het aantal wegen, maar aan de hoeveelheid auto`s die ervan gebruik maken. Als slechts `t derde deel van die automobilisten zou overstappen op flets, brommer of motor, dan zouden die files meteen opgelost zijn. Een beleid in die richting is echter economisch niet interessant.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veldman J.M., Agatha-Gracht 42 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veldman J.M., Agatha-Gracht 42 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veldman J.M., Agatha-Gracht 42 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veldman J.M., Agatha-Gracht 42 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Veldman J.M., Agatha-Gracht 42 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tot voor kort verkeerde hij in de mening, dat de provincie voor de aanleg van de weg slechts een klein stukje van zijn eigendom aan de Krichelbergsweg nodig had en dat hij vrij uitzicht bleef houden vanaf zijn perceel in de richtingvan Kerkrade. In het Inpassingsplan is de Buitenring ter plaatse echter aanzienlijk verlaagd en is er zodoende aanzienlijk veel meer van zijn grond nodig voor het maken van een talud vanaf de nieuwe weg in de richting van de Krichelbergsweg.
Antwoord:	Het technisch ontwerp wordt aangepast om aantasting van het genoemde perceel zoveel als mogelijk te voorkomen door aanpassing van de taludhellingen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bovendien komt er volgens het Inpassingsplan op het einde van het talud nog een muur of□een aarden wal van circa vier meter hoog, waardoor het erf van ondergetekende van elk uitzicht en van veel licht wordt beroofd.
Antwoord:	De geluidwerende voorziening is noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de Wet geluidhinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ondergetekende vraagt zich af of het -ter voorkoming van geluidsoverlast in Kaalheidewel□nodig is een heel breed en uitgebreid talud te maken. Het moet - zijns inziens - toch mogelijk zijn om onmiddellijk langs de nieuwe weg aan de West-zijde een hoge muur tegen de bestaande helling te bouwen met een schuine geluidswerende kap. De bewoners van de oostzijde van de Krichelbergsweg behouden dan hun grond en uitzicht en komen daardoor niet in een zodanig onmogelijke positie, dat zij in feite genoodzaakt zijn te verhuizen.
Antwoord:	Door aanpassing van de taludhellingen in het technisch ontwerp wordt eveneens tegemoet gekomen aan de door reclamant geuite vrees voor verlies van uitzicht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Alvorens uitvoering gegeven wordt aan de plannen zal naar de mening van ondergetekende eerst moeten vaststaat, dat er geen schade kan ontstaan voor de waterhuishouding, dan wel, welke maatregelen er zullen worden genomen.
Antwoord:	In het kader van het inpassingsplan is de Watertoets doorlopen. Resultaat hiervan is de waterparagraaf die onderdeel uitmaakt van het Inpassingsplan. In deze waterparagraaf zijn de eventuele gevolgen voor de waterhuishouding beschreven en de hiervoor benodigde maatregelen verwoord. Daarnaast is ondersteunend voor de waterparagraaf een geohydrologisch onderzoek en een afwateringsplan uitgevoerd. Hiermee is voldoende onderbouwd wat de effecten voor de waterhuishouding zijn en welke maatregelen worden genomen. Een en ander is in het kader van de watertoets met het waterschap Roer en Overmaas besprokenen en akkoord bevonden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ondergetekende is van mening, dat het zeer wel mogelijk moet zijn om op plaatsen, waar de bestaande bebouwing geluidshinder zal ondervinden, de toegestane snelheid terug te brengen tot bijvoorbeeld 80 km/u. Kostbare voorzieningen, waarvan nog maar moet worden afgewacht, of zij afdoende zijn, kunnen dan worden bespaard.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00617-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofwegen. J.D., Krichelbergsweg 29 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tenslotte wil ondergetekende nog een benadrukken, dat uitvoering van de plannen, zoals ze vanwege de Provincie zijn kenbaar gemaakt, voor hem en zijn echtgenote onverteerbaar zijn. Alleen aankoop van zijn eigendom ter plaatse door de provincie zou een mogelijkheid bieden de schade voor ondergetekende en zijn echtgenote zo veel mogelijk te beperken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Aankoop van de woning is niet noodzakelijk in verband met de realisering van het project. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00618-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00618-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00618-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00618-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00618-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring, zeker met de nu geplande op- en afritten bij de Allee, zal de verkeersintensiteit rond het kasteel en de Hoofdstraat verdubbelen. Nu is het nog zo dat bij verenigingsactiviteiten de Hoofdstraat en de straten rond het kasteel tijdelijk afgesloten kunnen worden om een optocht en/of een feest ook echt een feest van het hele dorp te laten zijn. Door de verdubbeling van de verkeersintensiteit zal het afsluiten van wegen in de toekomst meer dan waarschijnlijk niet meer mogelijk zijn. Daarmee dreigt eveneens een stuk van de leefbaarheid en ons cultuurgoed te verdwijnen.
Antwoord:	Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De in het Provinciaal Inpassing Plan gekozen oplossing voorde schoolgaande jeugd lijkt ons□onveilig en niet logisch.
Antwoord:	In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenringaansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tot slot merken wij het volgende op Ook wij zijn van mening dat de noodzaak voor de aanleg van de Buitenring niet is aangetoond. Bovendien de aanleg van de Buitenring voor ons als bewoners van dit gebied, vooral het Beschermd Dorpsgezicht en de woonkern Amstenrade, enkel nadelen biedt. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemene belang van de aanleg van de BPL aangetoond; Het is daarom onredelijk van ons als bewoners v.h. Beschermd DorpsgezichtAmstenrade te verlangen dat wij het belang van dit gebied en bewoners daarvoor opzij zetten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur;
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De

verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

De ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer zijn gereed. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp is bij het besluit van Provinciale Staten gevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken;
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. Met betrekking tot de aanbesteding en de uitvoering van de Buitenring merken wij op dat dit aspecten zijn die niet in een bestemmingsplan behoeven te worden geregeld. De exacte civieltechnische uitwerking vindt in de regel plaats gedurende en na afloop van de inpassingsplanprocedure. Bij deze uitwerking wordt rekening gehouden met de in het Inpassingsplan opgenomen kaders.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklarenVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is onzorgvuldig voorbereid. Als bewoners van een beschermd dorpsgezicht worden wij onevenredig in onze belangen geschaad.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken,

zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de dichtsbijzijnde in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen bestemming ‘Verkeer’ van ruim 120 meter en gezien de verdiepte aanleg van de Buitenring delen wij niet de mening van reclamant dat zijn belangen onevenredig worden geschaad. De in de nabijheid van de woning van reclamant gelegen gronden hebben de bestemming ‘Agrarisch met waarden’. Op basis van de planregels kunnen ter plaatse geen gebouwen worden opgerichten, voorts zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Bij de vaststelling van het Inpassingsplan zullen overigens passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□□Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Bij de inpassing van de BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Er is niet voldaan aan de wettelijke zorgplicht met betrekking tot rijksmonument "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Het dwingend belang is niet aangetoond.
Antwoord:	Met de keuze voor en verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In deze zienswijze hebben wij gemotiveerd aangegeven waarom wij nog steeds van mening zijn dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid);
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinsf omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als (asten zijn meegenomen, Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst;
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De oprit in het wegdek van de Allee naar de brug over de autoweg moet een hoogte van 2□meter overbruggen. Dit houdt in, dat bij een minimale helling de oploop begint op het grondgebied van de gemeente Schinnen, dus ongeveer halverwege de Oudestraat. Hierdoor□verdwijnt de eerste boerderij van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade gedeeltelijk□onder de ophoging en tevens verdwijnt de inrit Oudestraat. De bomenlaan wordt hierdoor□eveneens verstoord c,q. komt van hieraf te vervallen.
Antwoord:	□ De intentie is om de eerste boerderij te sparen door de toepassing van een vertikale grondkering, Dit wordt in de nadere detaillering verder uitgewerkt. In het ontwerp van de Buitenring is er voor de percelen rondom de Oudestraat aandacht besteed aan de ontsluiting ervan in de nieuwe situatie. De ontsluiting is geregeld via de noordzijde van de Oudestraat. De zuidzijde ervan zal inderdaad worden afgesloten. De bomenrij langs de Oudestraat zal inderdaad deels worden aangetast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00619-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers (eigenaar van pand) H.A.M., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade Hinoul (bewoner) P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Suggestie - verbetermaatregel: De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat - Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.
Antwoord:	De aansluiting ter hoogte van Schinnen heeft een belangrijke functie binnen het Regionaal verkeers- en Vervoersplan van Parkstad Limburg. Deze aansluting vomrt een belangrijke verbinding tussen het centrum van Heerlen en de Buitenring. Tevens maakt veel herkomst- en bestemmingsverkeer uit de gemeente Schinnen gebruik van de aansluiting om in de richting van de A76 dan wel Brunssum te rijden. Het laten vervallen van de aansluiting heeft negatieve effecten op de verkeerstromen en de leefbaarheid binnen de woonkernen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00620-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Naar aanleiding van mijn bezoek aan de informatie dagen in het Roda station en gespreken□die wij gevoerd hebben met DHR Mat Snijders en collega`s van Provinciale Staten, waarin□de aansluitingen van de Roderlandbaan bij de Hopel (Kerkrade) naar de buitenring bekend en□definitief zijn, teken ik bewaar aan tegen de schade, die nog geleden moet worden door het□aanleggen van de geplande Buitenring Parkstad Limburg door Provincie., namelijk op 2□punten:□1. De aanleg v/d buitenring zal de waarde van mijn woonhuis zodanig doen dalen:□• Waardedaling woonhuis onroerend goed lijkt mij reëeler,dat deze met 25 - 40% zakt □• Bij verkoop gedurende de komende jaren, dat ik er rekening mee moet houden met□langdurige overlast van minimaal 3 jaar□• Aanleg v/d ringweg met alle kunstwerken, zoals viaducten,rotondes etc.,□heiwerkzaamheden en transport met zware vrachtauto`s veroorzaken trillingen en□scheuren in mijn woonhuis en de Roderlandbaan wordt opgehoogd tot het viaduct□Dentgenbachweg, waarbij tonnen zand moeten worden verplaatst en onduidelijk is in□welke mate de mijngangen onder Zuid Limburg zullen zakken□• Waardedaling woonhuis heeft ook gevolgen voor de hoogte van de WO aanslag en de□basis vormt voor de onroerend zaak belasting (OZB), huurwaardefbrfait en Waterschaps-□Heffing□• Buitenring heeft ook invloed op de verkoopbaarheid van mijn Woonhuis infrastructuur□Kievitstr. 13 afrit Roderlandbaan wordt hoofdadder/hoofd weg naar Eygelshoven, dit was□een rustige straat, mijn woonhuis ligt nu direct naast de afrit, wordt op en afrit in de□toekomst, waaruit problemen met parkeren kunnen uit voort vloeien
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00620-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het ophogen van de Roderlandbaan tot viaduct Dentgenbachweg zal zeker overlast komen, situatie nu ligt Roderlandbaan diep met geluidwal, op de aangepaste tekening van de buitenring, wordt deze opgehoogd en zal deze boven de huidige geluidwal uitkomen en dat het verkeer v/d Roderlandbaan, auto`s en vrachtauto`s voor veel geluidoverlast zullen zorgen het geluid dat geproduceerd wordt, kan ongehinderd naar de woonwijk Hopel vloeien, een oplossing is een geluidwal te plaatsen langs de Roderlandbaan, die in het huidige concept van de Buitenring niet zijn opgenomen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00620-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dan heb ik het nog niet gehad over uitlaatgassen en fijnstof die ongehinderd de woonwijk in kunnen vloeien, die de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00620-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02481**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Dit naast lichamelijk en geestelijk ongemak.
Antwoord:	Wij gaan er van uit dat u hiermee doelt op een mogelijke verslechtering van uw woon-en leefmilieu a.g.v. de komst van de Buitenring. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon-en leefmilieu ontstaat wordt o.m. de normering van de Wet Geluidhinder en de Wet Luchtkwaliteit in acht genomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00620-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems L.H.M., Kievitstraat 13 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Momentele WOZ waarde van het woonhuis is € 140. 000.00 Hierbij neem ik aan het recht te hebben, om een vergoeding te ontvangen voor de waarde vermindering van mijn woonhuis en aantasting van mijn leefklimaat, denk hier aan langdurige overlast van minimaal 3 jaar en gezondheidsrisico`s. Eventuele schades die later veroorzaakt worden, door grondverzakkingen eet., zoals besproken bij punt l, laat ik nu buitenbeschouwing bij de vergoeding en eventuele schade later kan claimen indien nodig, bij Gedeputeerde Staten van Limburg.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00621-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sellin P.A., Alexander-Eik 2 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00621-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sellin P.A., Alexander-Eik 2 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00621-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sellin P.A., Alexander-Eik 2 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00621-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sellin P.A., Alexander-Eik 2 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00621-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sellin P.A., Alexander-Eik 2 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tot voor kort waren we woonachtig in Eygelshoven. Tegenwoordig in Heerlen. Omdat we de oprichters zijn van Dierenstichting Hope, moeten we aardig wat kilometers rijden om onze dieren te verzorgen. Zij staan over 4 weilanden verspreid gestald. We genieten iedere keer weer van de natuur om ons heen. Echter ook zien we met grote zorgen dat er voor de aanleg van de wegen veel weilanden en bossen verloren gaan. Niet allen voor de weg, maar ook voor de aanleg van de op- en afritten gaan er veel weilanden verloren. Grasland waar onze dieren lekker konden grazen. Met de aanleg van de Buitenring gaat er nog meer groen verloren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Twee van onze gezinsleden zijn ziek, waarvan l persoon longpatiënt is. Het ademen kost in de Oostelijke Mijnstreek meer moeite door de ernstige vervuiling van de lucht door de Awacs toestellen , tientallen keren per dag krijgen we een stoot kerosine en andere afvalstoffen over ons heen gestrooid. De lucht zal door de aanleg van de 4 baansweg, nog meer vervuild worden met fijnstof en CO2.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de vervuilende invloed van vliegtuigen en stoffen vanuit het buitenland. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Volgens Uw zienswijze is de aanleg nodig, echter we lazen dat de weg in zijn totaliteit 5 tot 8 minuten reistijd gaat opbrengen. Ook voert U werkgelegenheid op als een reden van de aanleg. Voor die 180(tijdelijke)arbeidsplaatsen zoveel natuur kapot maken, is economisch en moreel een slechte zaak.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bevolkingsdichtheid in Parkstad is achteruit aan het gaan. In Parkstad gaat dit harder dan in de rest van het land. Dit heeft te maken met de vergrijzing . U denkt met de aanleg van de Buitenring meer mensen naar Parkstad toe te trekken. Wij zijn van mening dat juist door de minder mensen naar Parkstad willen verhuizen en wel om bovengenoemde reden.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en een impuls te geven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. De provincie verwacht wel dat de Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Hiermee zal de Buitenring , een naar verwachting zeer bescheiden bijdrage, leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook zullen de huizen sterk in waarde achteruit gaan, hetgeen economisch voor Parkstad ook een achteruitgang gaat betekenen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02526**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de Buitenring zijn niet aangetoond. Er wordt onvoldoende geluisterd naar de mening van de bevolking.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00622-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Samira Smit / Dierenstichting Hope P., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aanpassing van enkele knelpunten in het huidige wegennet zal voldoende zijn om doorstroming van het verkeer mogelijk te maken
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00623-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Welling-Klerks M.G., Dokter Poelsstraat 9 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In allerlei rapporten komt naar boven dat deze autoweg niet noodzakelijk is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00623-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Welling-Klerks M.G., Dokter Poelsstraat 9 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op de grens van Schinveld en Brunssum is een natuurgebiedje aangelegd, waarbij oa Natuurmonumenten is betrokken. Er is een visvijver, waar bijzondere ganzen en eenden broeden. De Rode Beek is voor een aanzienlijk bedrag in zijn natuurlijke staat teruggebracht. Er is een gigantisch waterbekken uitgediept. Deze dient als buffer om overtollig water op te vangen van de Rode Beek. Erg mooi allemaal. Deze verbetering van de natuur is echter van korte duur als het aan de Provincie ligt. De Buitenring komt hier dwars doorheen te lopen. We kunnen rekening houden met zware industrie, nog meer luchtvervuiling, nog meer zwaar verkeer, nog meer aantasting van de natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Er wordt binnen het plan BPL voor gezorgd dat er een ecologische verbinding komt tussen de oude en nieuwe waterbuffer - die inderdaad een hoge diversiteit aan planten en dieren herbergt. Voor dit doel wordt onder meer een amfibieentunnel aangelegd. In meer zuidelijke richting gaat de Roode beek de BPL kruisen. Om de uitwisseling van dieren mogelijk te maken en het ecologische netwerk te behouden, zal deze beekkruising overgedimensioneerd worden tot een faunapassage. Voorstel: de zienswijze op dit

onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00624-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02519

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel-Janssen M.B.P., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buiten zullen er verhoogde concentratie CO2 afkomen van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen in Nederland. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat met het voorkeursalternatief de concentraties NO2 en PM10 langs de onderzochte wegen in alle zichtjaren onder de grenswaarden blijven. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat artikel 5.16 lid 1 onder a van de Wet milieubeheer bepaalt dat het inpassingsplan niet mag leiden tot het overschrijden van de grenswaarden die zijn opgenomen in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer. Voor CO2 is in deze bijlage geen grenswaarde opgenomen. CO2 is daarom ook niet in het niet in het luchtkwaliteitsonderzoek betrokken voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00624-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02521

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel-Janssen M.B.P., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00624-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02524

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel-Janssen M.B.P., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zat de rust (door o.a. geluidshinder)in onze tuin,buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00625-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02547

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel W.G., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buiten zullen er verhoogde concentratie CO2 afkomen van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00625-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02551**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel W.G., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00625-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Bakel W.G., Pastoor van Arsstraat 18 6471HS te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zat de rust (door o.a. geluidshinder)in onze tuin,buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief beinvloeden
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00626-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02536**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik woon in Schinnen in de Stationsstraat. Uit de plannen is voor mij niet duidelijk welke invloed de voorgestelde aanleg van de buitenring heeft op het aantal voertuigen dat door mijn straat gaat. Neemt dit aantal af? Hoeveel voertuigen zijn dit nu en hoeveel na de aanleg van de buitenring
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat de Stationsstraat te Schinnen minder verkeer te verwerken krijgt in de situatie met Buitenring Parkstad Limburg (met nieuwe A76 aansluiting Nuth en zonder aansluiting A76 Schinnen) ten opzichte van de situatie zonder Buitenring Parkstad Limburg (met bestaande A76 aansluiting Nuth en aansluiting A76 Schinnen).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00626-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het gebied achter mijn woning zijn door de buitenring een verkeersplein en nieuwe op- en□afritten voor de A76 gepland. Het verkeer van de A76 dat nu van de op- en afritten in Nuth en□Schinnen gebruik maakt gaat na het realiseren van de buitenring alleen nog maar van dit□verkeersplein en deze toegangswegen gebruik maken. Ik verwacht dat dit een forse toename van geluid oplevert. Graag wil ik weten of hiervoor berekening zijn uitgevoerd en wat deze□hebben opgeleverd.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van de BPL op de verkeerstromen van de BPL en het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00626-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Na de realisering van de buitenring vervallen de op- en afritten in Schinnen. !n de huidige□situatie hoeven voertuigen op de A76 die vanaf Heerlen naar Schinnen rijden niet onder de□brug van de A76 te rijden. Ook voertuigen uit Schinnen die richting Eindhoven gaan hoeven□niet onder de brug van de A76 te rijden. In de nieuwe situatie moet echter alle verkeer uit Schinnen dat de A76 op gaat (beide richtingen) bij de Nutherweg/ Nagelbeek onder de brug door. Dit geldt ook voor alle verkeer dat van de A76 afkomt (beide richtingen) en naar Schinnen gaat. Hierdoor ontstaat bij de brug een forse toename van verkeer. Bovendien is de situatie bij de brug nu al gevaarlijk omdat de bochten zo haaks zijn dat auto`s moeilijk langs elkaar door kunnen rijden. Voor vrachtauto`s is het nu al niet mogelijk zijn elkaar daar te passeren. Bovendien ligt bij dit kruispunt een tankstation waar regelmatig internationaal vrachtverkeer gaat tanken. Als het druk is blijven de (vracht)auto`s op de straat staan wachten tot er plek is bij het tankstation. Dit levert gevaarlijke situaties op. Ook voor fietsers en voetgangers wordt dit nu al onoverzichtelijke kruispunt nog gevaarlijker. Hoe denken jullie deze problematiek op te lossen.
Antwoord:	Hoewel de verkeersintensiteit onder het viaduct van de A76 zal toenemen, zal er een rustiger wegbeeld ontstaan na uitvoering van de plannen. Dit is het gevolg van het verwijderen van de op-/afritten van de A76, waardoor er hier geen kruisende verkeersbewegingen meer zullen plaatsvinden. Verkeer rijdt hier dus langs elkaar heen en weer in twee richtingen. De onderdoorgang is breed genoeg om verkeer in twee richtingen af te kunnen wikkelen, op dit moment is immers ook tweerichtingsverkeer mogelijk, Bovendien vindt er een afname plaats van de verkeersintensiteiten op de aangrenzende Stationsstraat. Dit komt tevens ten goede aan de verkeerveiligheid voor fietsers en voetgangers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00626-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de concentratie van verkeer op de verkeerspleinen en toegangswegen tussen Schinnen en Nuth verwacht ik dat de concentratie van fijnstoffen, die schadelijk zijn voor de gezondheid, in mijn woonomgeving fors zal toenemen. Graag wil ik vernemen of dit aandachtspunt is onderzocht en wat de verwachtingen op dit punt na de realisatie van de buitenring zijn.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op pagina 61 van het oi geeft u aan dat "op verzoek van de omwonenden ter hoogte van De Kling bij Brunssum de hoogteligging van de Buitenring wordt aangepast om de br beter in te passen in het landschap rond de Merkelbekerbeek. Ten opzichte van het bestuurlijk voorkeurstracé is de br verlaagd. De br kruist de Merkei beek en straat op maaiveld, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd. De verlegde Merkelbeekerstraat wordt zodanig ingepast dat de Merkelbekerbeek fysiek wordt ontzien". Deze wijziging grijpt flink in mijn eigen persoonlijke situatie. Aan de Merkelbeekerstraat nummer 75 exploiteer ik Café De Kling. Dit bruin café is het oudste café van Brunssum. Het bestaat sinds 1914. Sinds 1983 exploiteer ik dit café. Mijn klantenbestand bestaat onder andere uit een aantal stamgasten die woonachtig zijn in de wijk Klingbemden. Door het op maaiveldhoogte leggen van de br worden voornoemde stamgasten gedwongen om het café via een aanzienlijke omweg te bezoeken. Dit kunnen zij alleen doen door gebruik te maken van de nieuw aan te leggen Merkelbeekerstraat. Voor de stamgasten ligt het café momenteel binnen 5 minuten op loopafstand. In het thans voorliggende oi bedraagt de loopafstand circa 25 minuten.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Door de aanpassing van het tracéverloop van de Merkelbeekerstraat zal inderdaad ter plaatse sprake zijn van extra loopafstand. Wij schatten echter in dat bij de Merkelbekerstraat deze extra loopafstand zich beperkt tot enkele minuten en dat er geen sprake zal zijn van 20 minuten extra loopafstand. We verwijzen hierbij naar de locatiespecifieke toelichting (nr. 9 Merkelbeekerstraat) in Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Deze wijziging grijpt flink in mijn eigen persoonlijke situatie. Aan de Merkelbeekerstraat nummer 75 exploiteer ik Café De Kling. Dit bruin café is het oudste café van Brunssum. Het bestaat sinds 1914. Sinds 1983 exploiteer ik dit café. Mijn klantenbestand bestaat onder andere uit een aantal stamgasten die woonachtig zijn in de wijk Klingbemden. Door het op maaiveldhoogte leggen van de br worden voornoemde stamgasten gedwongen om het café via een aanzienlijke omweg te bezoeken. Dit kunnen zij alleen doen door gebruik te maken van de nieuw aan te leggen Merkelbeekerstraat. Voor de stamgasten ligt het café momenteel binnen 5 minuten op loopafstand. In het thans voorliggende oi bedraagt de loopafstand circa 25 minuten. Ik kan momenteer nauwelijks het hoofd boven water houden. De eerder genoemde stamgasten zorgen voor een stabiele bijdrage aan de omzet. Realisatie van het oi betekent voor mij gegarandeerd omzetverlies met alle gevolgen van dien
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Daarnaast is ook van belang dat bij realisering van het oi mijn bedrijfspand aan een doodlopende weg komt te liggen hetgeen nu niet het geval is. Ook dit betekent omzetverlies.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bovendien betekent realisatie van het oi dat mijn bedrijfspand volledig geïsoleerd komt te liggen Aan de rechterzijde van mijn pand kijk ik tegen een geluidsscherm van 6 meter hoogte aan over een lengte van 730 meter (Zie pagina 55 Deelrapport oi Akoestisch Onderzoek) Het café heeft in de huidige situatie aan de voorzijde kilometers vrij uitzicht richting Schinveld. Door de omlegging van de Merkelbeekerstraat kijk ik straks aan de voorzijde van het café uit op de brug van de nieuw aan te leggen Merkelbeekerstraat. Hierdoor wordt het huidig vrij uitzicht richting Schinveld volledig tenietgedaan. Realisering van het oi betekent dan ook de doodsteek voor mijn bedrijf.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van het nieuwe gedeelte Merkelbeekerstraat zoals aangegeven in het oi kost bovendien tonnen extra aan geld. Deze extra investering is niet nodig. Wilt u voornoemde plannen toch realiseren vraag ik u bij deze mijn café pand op te kopen. Dit spaart mij veel ellende uit.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Aankoop van uw café is niet noodzakelijk en zal daarom niet kunnen geschieden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02565**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Conclusie is dan ook dat ik van mening ben dat het voornemen om de Buitenring ter hoogte van mijn pand op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring, geen recht doet aan het karakter van deze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op mijn zaak. Ik vind concreet, dat de Buitenring verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen. Deze constructie heeft ook als voordeel dat de geluidsbescherming zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bovendien merk ik op dat uw dossier inzake het oi niet volledig is. Het uit ruim 4000 pagina`s bestaande oi inclusief deelrapporten geeft geen uitsluitsel over de stikstofconcentraties en de hoeveelheden fijnstof ter hoogte van mijn pand. Op pagina 38 en 64 staat geschreven dat deze cijfers nog niet beschikbaar zijn Ten tijde van opstelling van deze zienswijze zijn deze cijfers nog niet voorhanden. Dit is een kwalijke zaak, immers een zienswijze dient voor 28 juli 21!O ingediend te worden. Kortom, deze belangrijke gegevens ontbreken in het oi en toch legt de provincie het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig en strijding met het zorgvuldigheidsbeginsel. Voor mijn zaak zijn die cijfers van het grootste belang mede met het oogop een aan te leggen café terras. Dit terras ligt op 15 meter afstand van de br.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02571

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weisheit-Keulen J.H.J., Merkelbeekerstraat 75 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovendien is mijns inziens de br over het traject Nuth - Brunssum niet noodzakelijk. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Momenteel wordt het verkeer komende vanaf de A2 met bestemming Brunssum bij afslag Bom geattendeerd op een verkeerspaneel waarop alleen Brunssum staat vermeld. Uiteraard neemt men dan deze afslag. Dit is immers de korste en snelste verbinding vanaf de A2 naar Brunssum Alle routeplanners geven dit ook als zodanig aan Feitelijk impliceert dit dat het gedeelte br vanaf Nuth tot aan de N297 (Neutrale weg) overbodig is Immers bij realisering van het oi zal het verkeer komende vanaf de A2 toch de afslag Brunssum bij Born nemen. Doorrijden tot de superrotonde Nuth is uit den boze omdat dit maar liefst 28 kilometer omrijden betekent. Geen enkele automobilist en vrachtwagen chauffeur die deze omweg gaat volgen. Dit kost immers veel te veel tijd en is bovendien brandstofverspilling. De noodzaak tot aanleggen van de br via het traject Nuth - Brunssum wordt door dit gegeven onderuitgehaald. Vanaf de N297 kan de buitenring wel verder worden aangelegd. In het oi geeft u op pagina 13 aan dat de br tevens resulteert in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Zoals hierboven aangegeven ligt die ontsluiting er al in de vorm van de B. 56!!
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00629-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02560

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Graaff E.M.J., Caecilia-Gracht 26 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00629-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Graaff E.M.J., Caecilia-Gracht 26 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00629-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Graaff E.M.J., Caecilia-Gracht 26 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00631-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke landelijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00631-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is zeer goed met de auto en het openbaar vervoer te bereiken. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom` brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg absoluut niet nodig om goed bereikbaar te zijn. !
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00631-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid en voor die van onze kinderen. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00631-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons huis aanzienlijk doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00631-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust, door o.a. geluidshinder, in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief zal doen beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00632-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Odekerken J.S.G., Hellebroek 51 6361AB te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij zouden graag helder willen krijgen wat de gevolgen zijn voor het de woonkern Hellebroek inzake de geluidshinder en hoe u denkt het e.e.a. voor de bewoners van Hellebroek te realiseren zodat zij niet meer geluidshinder dan nu kunnen gaan ondervinden.
Antwoord:	De woonkern Hellebroek is gesitueerd buiten de wettelijke geluidszone van 400 meter van de BPL zodat ervan kan worden uitgegaan dat daar geen onaanvaardbare geluidbelasting vanweg de BPL zal optreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00632-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **02578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Odekerken J.S.G., Hellebroek 51 6361AB te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten aanzien van de verkeersafwikkeling Hoofdstuk 7, paragraaf 7.1.2. pagina 91 en volgende mag het volgende geconcludeerd worden: De zuidelijke corridor faciliteert niet de zware verkeersstroom BPL-A76-A2. Het aansluitpunt vormt door zijn excentrische ligging, nabij knooppunt Ten Esschen, geen alternatief voor de bestaande aansluitingen in Schinnen en Nuth. De N298 door het Natura 2000-gebied zal zwaar worden belast, als centrale verbindingsroute voor Schinnen en Nuth richting het aansluitpunt op de A76 bij Hellebroek/Laar. Hiermee voldoet de aansluiting niet meer aan de scope: één vervangende aansluiting voor zowel Schinnen als Nuth. Om de leefomgeving en de verkeersveiligheid van de bewoners van Hellebroek te waarborgen adviseren we de Gemeente Nuth en de initiatiefnemer de Provincie Limburg te zorgen dat het advies van Arcadis om een knip/afsluiting aan te brengen bij Laar tot uitvoering te brengen (zie tabel 7.17, pagina 91.) Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de woonkern Hellebroek te maken krijgt met een verkeerstoename van momenteel 1500/dag verkeersbewegingen, bij het alternatief 14 naar 4400 verkeersbewegingen/dag en MMA naar 5600 verkeersbewegingen per dag, dit is respectievelijke een toename van 3 keer zoveel verkeer bij alternatief 14 en bij de MMA een toename van 4 keer zoveel verkeer, dit in een huidige 30 km zone. In het verleden is met de Gemeente Nuth al eerder gesproken over de drukte tijdens de spitsuren, snelheid en vrachtverkeer in de woonkern Hellebroek. De bewoners hebben destijds al geopperd en zelfs geadviseerd aan de Gemeente Nuth om deze weg bij Laar af te sluiten voor verkeer. Het verkeer zou dan via Swier/Wijnandsrade om geleid kunnen worden. De van Swier naar Wijnandsrade kent een breder wegprofiel en heeft aan weerszijde enkelzijdige fietspaden. Uiteindelijk heeft de Gemeente Nuth hier niet voor gekozen (uit financiële overwegingen), maar is de weg ingericht als 30 km zone en een vrachtverkeerverbod. Als laatste dient nog vermeldt te worden dat Hellebroek ook een druk bereden school-thuisroute is. Het kan toch niet zo zijn dat de bewoners van Hellebroek wederom de strijd dienen aan te binden met de overheid om te zorgen voor de veiligheid van hen zelf en hun kinderen, maar ook om enig woongenot in de landelijke omgeving.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek 'locatiespecifieke toelichting', onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. Met een 'selected link analyse' voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00633-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kroes J.A.B., Krichelbergsweg 31 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bijgevoegd is een rapport van Aelmans uit 2008 betreffende de Tracenota/MER UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Hierbij wordt ingegaan op de alternatieven 2.1 en 2.2..
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur. Natuurgebieden worden om zeep geholpen en waar zou dan vervanging moeten komen?
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn! Kerkrade wordt straks door een autobaan gewoon in tweeën gesplitst waardoor vanuit de wijken het centrum nauwelijks te bereiken is. De weg heeft alleen maar voordelen voor de industrie en zeker niet voor de bewoners. Wel zal straks de Duitse automobilist er dankbaar gebruik van maken terwijl Duitsland geen B258 wil.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen. De aardevermindering van het huis op de Gracht die nu al door de crisis is ingetreden zal verder naar een dramatisch dieptepunt dalen. De opbrengst van een huis, dat veelal zal worden gebruikt als noodzakelijke oudedag voorziening, zal onvoldoende blijken. Door de bevolkingskrimp en vooral de vergrijzing in Kerkrade worden huizen nog moeilijker verkoopbaar en de buitenring maakt dat nog rampzaliger.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden. De leefbaarheid zal enorm afnemen vanwege geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof, denk hierbij aan het in de tuin zitten en met ramen open slapen wat dan ongezond wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het mooie alternatief de Tunnelweg is niet of nauwelijks bestudeerd. De gemeente Kerkrade heeft daarop steeds gehamerd maar er wordt gewoon niet geluisterd. Dit alternatiefis vele malen goedkoper, maar bij de provincie speelt geld (is ook ons geld), blijkbaar geen rol heb ik uit politieke kring vernomen.
Antwoord:	Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER – UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00634-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flecken C.H., Agatha-Gracht 13 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De 2 x 2 baans Buitenring Parkstad wordt een ramp voor de bewoners van de Gracht in Kerkrade alwaar ik zelf woon.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02596**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De SP-Kerkrade tekent hierbij protest aan tegen de wijze waarop de Provincie momenteel doende is de Buitenring zijn ontstaan te verlenen.
Antwoord:	Wij nemen hiervan kennis.

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02602**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De woonwijk De Gracht wordt volkomen geïsoleerd van de rest van Kerkrade.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02604**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uw college negeert totaal de wens van de Kerkraadse burgers om deze weg aan te leggen in de vorm zoals die thans wordt voorgesteld. Het door u beoogde voorkeurstracé doet ons natuurgoed zeer veel geweld aan. 2 Ecologisch belangrijke dalen worden vernietigd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02607**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De beoogde toename van het verkeer bij indiening van de plannen in 2003, zijn inmiddels achterhaald. De vermindering van het aantal inwoners van Kerkrade zal maken dat er minder auto`s zijn. Het toekomstige verkeersbeeld in Kerkrade zal ertoe leiden dat er met de huidige wegen kan worden voldaan aan de benodigde bereikbaarheid.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02610**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gemeenteraad heeft zich uitgesproken voor een variant, zoals die ook zijn opgenomen in het convenant dat ondertekend is door gemeente Kerkrade. Beide varianten zijn u dus bekend. U kunt ervan uitgaan dat uw idee om de Dentgenbachweg via het Vauputsdal en het Hamdal naar de Hamweg door ons als onacceptabel wordt ervaren. Zeker indien het 2x2 rijstroken betreft, met een maximum snelheid van 100 km/h.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. De Provincie Limburg en de betrokken gemeenten bij de BPL (muv de gemeente Kerkrade) hebben de bestuurlijke keuze gemaakt van de doortrekking van de Dentgenbachweg en de scope van 2x2 100km/uur. Derhalve nemen wij kennis van uw standpuntinname. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02613**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verder vind SP-Kerkrade het vreemd dat er met geen woord wordt gesproken over de meer dan verdubbeling van het begrote bedrag. En dat al voordat er een schop in de grond is verdwenen.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De stijging van het budget is het gevolg van het doorvoeren van wensen van verschillende partijen waaronder gemeenten.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02617**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er wordt met geen woord gerept over de geluidsoverlast die het Gaiapark zal gaan ondervinden.
Antwoord:	Het Gaiapark betreft een dierenpark en is geen geluidgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02619**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er wordt door uw College geweld aangedaan aan de stelling van de Structuurvisie Parkstad. "Ruimte voor Park en Stad"
Antwoord:	Wij delen deze mening niet. Helaas is uw zienswijze op dit punt niet onderbouwd. Ons inziens biedt de BPL juist veel ruimte voor Park en Stad vanwege de structurerende werking van de weg. Overigens wijzen wij u er op dat in de Structuurvisie de Buitenring samen met de N281/A76 wordt betiteld als de economische slagader voor de regio.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02620**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade ligt nu al aan de tuit van de trechter. Komt men van het noorden en moet men in Kerkrade zijn, dan is de A76 de aangewezen route. Gaat men van Kerkrade naar het noorden, dan is diezelfde A76 een van de mogelijkheden. Een tweede mogelijkheid is de benutting van de N281 richting Heerlen. Deze wegen bestaan al. Daar hoeft geen 4 strooks autoweg bij te komen. Mogelijk dat er op punten een aanpassing gedaan zou kunnen worden om de verkeersafwikkeling nog beter te laten verlopen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02623**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is op geen enkele manier een inpassing gepleegd van het toekomstige fiets-/voetganger- en bromfiets verkeer. Dit getuigd nu niet direct van inzicht in de toekomst, omdat het te verwachting is dat de veelal vergrijzende inwoners immer meer gebruik gaan maken van elektrische fietsen, elektrosnorbrommers, elektroscootmobielen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02639**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw gedeputeerde suggereerde dat deze weg een aanzuigende werking zou hebben op de economische bedrijvigheid. Wellicht is zulks het geval voor de andere gemeenten in Parkstad. Kerkrade heeft nagenoeg geen industrieterrein in de verkoop en zal dus geen, of nauwelijks, gevolgen van deze stelling ondervinden.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring in totaal zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02644**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De SP-Kerkrade is niet tegen een buitenring. Integendeel. Maar dan een met 2 rijstroken en met een maximumsnelheid van 80 km/u. En dan nog in l van de 2 varianten die voor handen liggen. Dus zonder doortrekking van de Dentgenbachweg. Deze optie van 2 rijstroken zal zeer veel goedkoper uitpakken dan het huidige plan. Alleen al de kruispunt-kunstwerken besparen veel geld en gebied.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00635-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **02645**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	SP afdeling Kerkrade , Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de nabije toekomst zijn er schrijnender zaken te verwachten. Bewaar deze berg geld daar maar voor.
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kalnenek H.R.E., Agatha-Gracht 47 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02618**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kalnenek H.R.E., Agatha-Gracht 47 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kalnenek H.R.E., Agatha-Gracht 47 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kalnenek H.R.E., Agatha-Gracht 47 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kalnenek H.R.E., Agatha-Gracht 47 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02616**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel Nut en noodzaak aanleg buitenring: deze 4 baansweg is totaal onnodig, er kan door verbetering bestaande wegennet en goed doordachte aansluitingen opgelost worden. Als bewoner Hamsrtaat (30jaar) heb ik hier nog geen noemenswaardige file meegemaakt. De wijk de Gracht word dan voor veel overlast gespaard . Industrieterein Willem Sophia kan goed autobaannet bereiken, (lkm) Industrieterein Dentgenbach kan goed autobaannet bereiken alle richtingen
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. `Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Suggestie: alternatieve tracekeuze mogelijkheden□Dentgenbacherweg gebruiken tunnelbak maken bij kruissing Heistraat. Rukkerweg. (Verbetering bij afrit N281 uit richting Heerlen naarN300 .) Op bestaandeN300 afslag maken naar Avantis ter plaatse van Beitel. Zo als hier aangegeven zijn meer opties overal mogelijk (bijv.rotondes voor goede doorstroming verkeer goed doordachte op en afritten)Kaalheidersteenweg Dentgenbacherweg
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. In aanvulling daarop geldt dat uit de Tracenota/MER blijkt dat zowel vanuit de visie natuur en Omgeving als in de visie Woon- en leefmilieu het alternatief via de Tunnelweg het meest ongunstige is. Enerzijds door de ligging in het dal van de Dentgenbachweg en anderzijds door de geluidhinder op de woningen aan de Rukkenerweg en de Euregioweg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid word door Buitenring onveiliger sluiproutes door wijken Gracht. Hei lust.□Spekholzerheide. Terwinselen Er zijn geen aantoonbare redenen dat Buitenring verkeersveiliger voor Kerkrade is.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Deze zal voor bewoners in gebied van Buitenring toenemen naar gelang windrichting 50% Voor bewoners wijk Gracht en Spekholzerheide niet alleen van Buitenring maar ook van nu al van N281 afstand (~lkm) sterk toenemen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De volksgezondheid zal sterk verslechteren met deze Buitenring: In Aken op 6km afstand is de fijn stof concentratie 4x boven, toegestane norm Als daar nog een Buitenring bijkomt ziet het voor deze regio slecht uit Tevens zal deze weg als snelle verbinding van uit Nuth gebruikt worden naar Duitsland En is hier niet als bedoeld voor indutrietereinen en bewoners. en niet voor doorgaand vrachtverkeer naar Duitsland. Metingen in deze richting zullen dat bevestigen
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Beperking woongenot/uitzicht Onzekere toestand sinds jaren , slechte tot zeer onduidelijke berichtgeving Overheden.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00637-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er heeft een onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00637-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02642

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens S.L.M., Hamstraat 171 6465AE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardeverminderingwoning Adhoc toestanden. Provincie is met platte bijl bezig om bewoners uit de huizen te jagen door huizen te kopen in gebieden waar nog niet 100% difinitief is.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00638-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02637

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik vind het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen. Tenslotte vind ik dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Zoals in de conclusie van het rapport `second opinion Tracénota/MER-UVS` wordt opgemerkt heeft deze `quickscan` zich beperkt tot de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkastad Limburg en B258n. Na deze Inmiddels is onder andere een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het ‘bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg’ ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. Eveneens is door de provicie het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA (ECORYS) waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Deze aanvullende rapporten zijn niet meegenomen in de beoordeling van het second-opinion advies, zodat de conclusies uit dit rapport niet juist zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheden die het bestaande wegennet biedt om de geconstateerde problemen op te lossen. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht. Ik wijs op het volgende.□□- pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □- pagina 107 van deze toelichting; hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie□uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging□Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Cliënten stellen dat onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien stellen cliënten dat, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00638-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02672

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00638-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02674

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C- per verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij hel ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhoud ing leidt. Op basis hiervan kunnen cliënten niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg, De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. Bovendien, mocht deze ontsluiting er wel komen zou dit leiden tot een grote toename van het verkeer; hieronder veel sluipverkeer dat op deze wijze de tol van de Duitse autowegen zal ontwijken.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ `In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998,

Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk: - Jeugrubbebos (EHS) - Bronnenbos (EHS) - Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000). Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten□Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van hun woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht.□□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat in hun geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen

zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00638-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02691

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten stellen dat het andere alternatief, te weten via de Tunnelweg, geschikter is dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing, Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënten betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat hun belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. In aanvulling daarop geldt dat uit de Tracenota/MER blijkt dat zowel vanuit de visie natuur en Omgeving als in de visie Woon- en leefmilieu het alternatief via de Tunnelweg het meest ongunstige is. Enerzijds door de ligging in het dal van de Dentgenbachweg en anderzijds door de geluidhinder op de woningen aan de Rukkenerweg en de Euregioweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d, 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, si aapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan stellen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast le beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Burtenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten. hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02705**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënten wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van cliënten is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënten stellen flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrezen cliënten door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden lot meer dan minder geluidsoverlast.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Op grond van de landschappelijke inpassing kan er, indien nodig, worden afgeweken van het plaatsen van de geluidsschermen die op grond van het doelmatigheidscriterium moeten worden toegepast. De voorgestelde geluidsschermen wijken echter niet af van de gemiddelde hoogte van geluidschermen die recentelijk worden gerealiseerd vanwege wegverkeerslawaai. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02707**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten, als ook het buiten ophangen van de was, is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënten, Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogelijkheden om hun woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Bijgevoegd treft u een viertal foto`s aan waarop duidelijk te zien hoe zeer de aanleg van de Buitenring zal ingrijpen (voornamelijk) in de tuin van cliënten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Cliënten vrezen ook veel wateroverlast te krijgen van de aanleg van de Buitenring. Het aan te leggen tracé is hoger gelegen, als gevolg waarvan er een grote kans is dat afvloeiend regenwater tot overlast voor cliënten zal leiden. Bovendien stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting.
Antwoord:	De afwatering van de toekomstige buitenring is dusdanig ontworpen dat deze voldoet aan de wettelijke vereisten ten aanzien van waterberging en waterafvoer. Parallel aan de BPL worden ruime bergingssloten aangelegd. In deze sloten is voldoende berging aanwezig om een zware regenbui die eens in de 100 jaar valt op te vangen en vertraagd af te voeren of te infiltreren in de ondergrond. Een en ander is uitgewerkt in het afwateringsplan dat is toegevoegd aan het PIP. Het afwateringsplan is in het kader van de watertoets besproken met het waterschap en akkoord bevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02711**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tenslotte wensen cliënten hun zorg te uiten over de uit te voeren werkzaamheden aan de Buitenring. Cliënten vrezen trilschade en veel (geluids-) overlast hiervan. Tevens dienen als gevolg van de werkzaamheden enkele planten en bomen van cliënten te worden verwijderd. Dil zeer tegen de zin van cliënten in.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. `Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstellingVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00639-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Friedrich D., An der Weingass 28 52072 te Aachen Friedrich N., An der Weingass 28 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mommertz P.P.J., John Erkensstraat 13 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mommertz P.P.J., John Erkensstraat 13 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is daarnaast nu al goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam ook Burgemeester Som in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg dus niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02647**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mommertz P.P.J., John Erkensstraat 13 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mommertz P.P.J., John Erkensstraat 13 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mommertz P.P.J., John Erkensstraat 13 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt□en wijk danig aangetast worden hetgeen het leef- en woonklimaat negatief zal beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00642-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02933**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Sporthuis Quanjel BV , Nagelbeek 7B 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De voorgenomen ontsluiting van de A76 tussen gemeenten Nuth en Schinnen zal aan de westelijke kant van de A76 plaatsvinden. E.a. houdt in dat toeleveringen aan bedrijven gevestigd in het industriegebied "De Breinder" en het woon-werk verkeer van de gemeente Schinnen zullen plaatsvinden via de nieuw te ontwikkelen weg gelegen tussen de Nutherweg en A76. In het bijzonder het vrachtverkeer zal enorme overlast veroorzaken Het Texaco Tankstation Schreurs gelegen aan de Nutherweg bediend enorm veel vrachtverkeer. De vrachtwagens zullen moeten keren/draaien voor of nadat ze getankt hebben om weer de A76 te kunnen vervolgen. Hierdoor zullen opstoppingen en zeer onveilige verkeerssituaties ontstaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00642-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02944**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Sporthuis Quanjel BV , Nagelbeek 7B 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het vrachtverkeer welke op industriegebied "De Breinder" moet zijn, maakt gebruik van de tunnel Nagelbeek - A76. Deze tunnel is te smal en te laag om een goede doorstroming mogelijk te maken. Indien 2 vrachtwagens of het aanwezige landbouwverkeer gelijktijdig gebruik maken van deze tunnel is de verkeerssituatie zeer gevaarlijk. Door de ontsluiting aan de westkant van de A76 zal hier nog meer gebruik van gemaakt moeten worden waardoor de verkeerssituatie alleen maar onveiliger wordt.
Antwoord:	Ten behoeve van het inpassingsplan is uitgebreid verkeerskundig onderzoek verricht. Aan de hand daarvan zijn de tracés bepaald. Met inachtneming van berekende verkeersintensiteiten alsook aan de hand van verdeling van verkeer in verschillende categorieën |(licht, middelzwaar, zwaar) is vastgesteld op welke manier de rijbanen en kunstwerken vorm gegeven dienen te worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00642-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02945**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Sporthuis Quanjel BV , Nagelbeek 7B 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn bedrijf Sporthuis Quanjel BV is gelegen op de hoek van Nagelbeek - Nutherweg. 81% van mijn klanten is afkomstig ten noorden van Schinnen of maakt gebruik van de A76 van noord naar zuid om mijn bedrijf te bereiken. Wij verwachten een enorme omzet terugval indien mijn klanten van deze ontsluiting gebruik moeten maken. Wij verkopen, verhuren en onderhouden groot volume goederen zoals ski`s, snowboards en aanverwante artikelen. Tevens zal door de onverantwoorde verkeerssituatie die gaat ontstaan, tunnel Nagelbeek - A76 en bereikbaarheid van Texaco Schreurs door het vrachtverkeer, mijn bereikbaarheid nog meer in het gedrang komen. Momenteel kunnen mijn klanten gebruik maken van de 4 op en afritten in de gemeente Schinnen. Deze bereikbaarheid is mijn levensader.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Hoewel de verkeersintensiteit onder het viaduct van de A76 zal toenemen, zal er een rustiger wegbeeld ontstaan na uitvoering van de plannen. Dit is het gevolg van het verwijderen van de op-/afritten van de A76, waardoor er hier geen kruisende verkeersbewegingen meer zullen plaatsvinden. Verkeer rijdt hier dus langs elkaar heen en weer in twee richtingen. De onderdoorgang is breed genoeg om verkeer in twee richtingen af te kunnen wikkelen, op dit moment is immers ook tweerichtingsverkeer mogelijk, Bovendien vindt er een afname plaats van de verkeersintensiteiten op de aangrenzende Stationsstraat. Dit komt tevens ten goede aan de verkeerveiligheid voor fietsers en voetgangers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00642-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 02954

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Sporthuis Quanjel BV , Nagelbeek 7B 6365EH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Op grond van artikel 6.1 Wro is het inpassingsplan een planschadegevoeltg besluit. In lid 2 sub a is neergelegd dat ook een bepaling van een inpassingsplan voor planschade in aanmerking kan komen. Op voorhand valt daarom niet in te schatten in hoeverre het provinciale inpassingsplan kan worden aangemerkt als een planschadeveroorzakend besluit en/of Sporthuis Quanjel BV recht heeft op een planschadevergoeding. Planschade is niet bedoeld ter compensatie van kosten die voortvloeien uit het inpassingsplan (wegens bijvoorbeeld omleggen van wegen en infrastructuur). Planschade is slechts bedoeld in gevallen waarin door het besluit (bepalingen van het inpassingsplan) aantoonbare waardedaling van eigendommen of inkomstenderving (omzet) wordt veroorzaakt. Dergelijke□inkomstenderving kan in bepaalde gevallen op voorhand worden gecalculeerd. In die gevallen kan met de besluitnemer (Provincie) een vergoeding worden overeengekomen om de waardedaling "anderszins te verzekeren" (d.w.z. te `compenseren`). Ik vraag dan ook dit aspect nader inzichtelijk te maken en een compensatieverzoek aan ons te doen wegens te verwachten planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00644-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02739

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik vind het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen. Tenslotte vind ik dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Zoals in de conclusie van het rapport `second opinion Tracénota/MER-UVS` wordt opgemerkt heeft deze `quickscan` zich beperkt tot de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkastad Limburg en B258n. Na deze Inmiddels is onder andere een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. Eveneens is door de provicie het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA (ECORYS) waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Deze aanvullende rapporten zijn niet meegenomen in de beoordeling van het second-opinion advies, zodat de conclusies uit dit rapport niet juist zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheden die het bestaande wegennet biedt om de geconstateerde problemen op te lossen. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht. Ik wijs op het volgende.□□- pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□□Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Cliënten stellen dat onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien stellen cliënten dat, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C- verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij hel ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhoud ing leidt. Op basis hiervan kunnen cliënten niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00644-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02777

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00644-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02778

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de

directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00644-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02780

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg, De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. Bovendien, mocht deze ontsluiting er wel komen zou dit leiden tot een grote toename van het verkeer; hieronder veel sluipverkeer dat op deze wijze de tol van de Duitse autowegen zal ontwijken.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ `In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënte stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Klingstraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt is voor Brunssum gekozen voor het noordelijke tracé. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuuren landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënte stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënte stelt dat de beide andere alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, betere oplossingen zouden zijn geweest Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënte betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu De belangen van cliënte zijn onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracê-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het noordelijke tracé.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/luchtverontreiniging□Cliënte verwijst naar de uitspraak van de AfdeJing bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1) In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbeiasting in Schinveld en Brunssurn reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Hierover stelt cliënte nog voor om-mocht de Buitenring er komen- het tracé dat bij haar langsloopt enkete meters op te schuiven verder van haar woning af. Dit is mogelijk vanwege de geplande afbraak van een tweetal woningen aan de Merkelbeekerstraat (nummers 71 en 73).
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor dient nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor haar gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mocht GS al overgaan tot het vaststellen van het inpassingsplan verzoekt cliënte om voorzieningen aan haar woning te treffen, te weten isolatie van de woning en het aanbrengen van thermophaneramen.
Antwoord:	Bij de woning van reclamant wordt de (voorkeurs)grenswaarde niet overschreden, zodat geen hogere waarde wordt vastgesteld. Om die reden is een onderzoek naar het geluidsniveau binnen de woning, en mogelijk te treffen gevelisolerende maatregelen, niet aan de orde. Overigens staat het onderzoek naar de binnenwaarde los van het besluit tot vaststelling van hogere waarden. Dit onderzoek naar de gevelmaatregelen bij de ontvanger komt pas aan de orde nadat de hogere waarden zijn vastgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënte steit dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de vaorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	Voor de woning van reclamant is geen hogere waarde vastgesteld. Reeds daarom treft het betoog van reclamant geen doel. Overigens wordt betwist dat te snel is overgegaan tot vaststelling van hogere waarden. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven, Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits za! gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten plekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtweg Klachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. In dit verkeersmodel is naast mogelijk sluipverkeer ook rekening gehouden met ochtend- en/of avondspits. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek en het onderzoek van de luchtkwaliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.□□Tenslotte wenst de client op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00645-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 02660

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kruisboog Schutterij St Hubert: J.C.Dammers , P/a Kleingraverstraat 23 6466EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij hebben opgemerkt dat het schuttersveld dient te wijken voor de aanlag van de Buitenring dat is te betreuren De compensatie die wij verwacht hadden te worden aangeboden door degene die verantwoordelijk is voor de aanleg van de Buitenring moeten we nu zelf gaan zoeken. Een ietwat vreemde werkwijze vinden we zelf. Desalniettemin zijn we op zoek gegaan naar een geschikt nieuw terrein dat voor een schutterij, zoals bekend, een moeilijke zaak is.□De gevonden locatie kunnen we op tekening aantonen (zie bijlage 2) en de Provincie Limburg verzoeken we hiervoor zorg te dragen zowel in technische en procedurele zin als ook in financiële zin.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling. Indien de reconstructie van de schutterij elders het meest voor de hand ligt, dan zal de schadeloosstelling op basis van die veronderstelling worden berekend. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00645-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 02663

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kruisboog Schutterij St Hubert: J.C.Dammers , P/a Kleingraverstraat 23 6466EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder maken we ons zorgen voor de perioden waarin de aanleg van de Buitenring zal geschieden en daarmee kan eventueel de bereikbaarheid van het oude (zie bijlage 1) en /of het nieuwe terrein (zie bijlage 2) in gevaar kan komen. Het voorbestaan van onze Schutterij (21 leden) is en blijft sterk afhankelijk van het goed bereikbaar blijven van de huidige en/of de nieuwe locatie. We spreken tevens de wens uit dat de Provincie Limburg hiervoor garant zal staan gedurende de doorlooptijd van het project Buitenring.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg B.E., Grachterstraat 133 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg B.E., Grachterstraat 133 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is daarnaast nu al goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg dus niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg B.E., Grachterstraat 133 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen□er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving□komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg B.E., Grachterstraat 133 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg B.E., Grachterstraat 133 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt□en wijk danig aangetast worden hetgeen het leef- en woonklimaat negatief zal beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02713**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Pie G.E., Burgemeester Franssenstraat 40 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Pie G.E., Burgemeester Franssenstraat 40 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Pie G.E., Burgemeester Franssenstraat 40 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Pie G.E., Burgemeester Franssenstraat 40 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Pie G.E., Burgemeester Franssenstraat 40 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reintjens W.H.G., Hoefveld 66 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reintjens W.H.G., Hoefveld 66 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reintjens W.H.G., Hoefveld 66 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reintjens W.H.G., Hoefveld 66 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reintjens W.H.G., Hoefveld 66 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting. □
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00651-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dekker-Ploum B.J.M., St. Jozefstraat 5 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00651-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dekker-Ploum B.J.M., St. Jozefstraat 5 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00651-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02757**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dekker-Ploum B.J.M., St. Jozefstraat 5 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00651-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dekker-Ploum B.J.M., St. Jozefstraat 5 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00651-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02763**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dekker-Ploum B.J.M., St. Jozefstraat 5 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niessen W.J., Knieberglaan 13 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het□algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. □Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niessen W.J., Knieberglaan 13 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niessen W.J., Knieberglaan 13 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische□ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niessen W.J., Knieberglaan 13 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niessen W.J., Knieberglaan 13 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit het besluit blijkt onvoldoende welke gevolgen de Buitenring voor mij heeft. Onduidelijk is of realisatie van de Buitenring consequenties heeft voor mijn eigendomsituaties.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02785**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurts R.I.J., Burgemeester Franssenstraat 38 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02786**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurts R.I.J., Burgemeester Franssenstraat 38 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02788**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurts R.I.J., Burgemeester Franssenstraat 38 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de ezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02790**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurts R.I.J., Burgemeester Franssenstraat 38 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02792**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geurts R.I.J., Burgemeester Franssenstraat 38 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00657-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **02799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Provincie Limburg heeft niet voldoende aangetoond dat de terreinen vallend onder het Natura 2000 regime (zoals in mijn omgeving Kathagerbeemden Nuth, maar tevens alle andere bedreigde gebieden door de BPL), maar ook de EHS gebieden zoals het Jeugrubbenbos, naar oppervlakte en kwaliteit gerekend, van schade gevrijwaard blijven bij aanleg van de buitenring. En ook niet als een en ander geïmplementeerd mocht zijn. Daardoor komt de provincie in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving met betrekking tot natuurbehoud (Natura 2000, Flora- en Faunawet).
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00657-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **02812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook de gevolgen door de BPL voor het grondwater, kwaliteit Geleenbeek enz. zijn onvoldoende□doordacht over tafel gekomen. □
Antwoord:	Ten aanzien van de effecten op oppervlaktewater en grondwater heeft in het kader van de watertoets afstemming plaatsgevonden met het waterschap Roer en Overmaas. De uitwerking van de afwatering van de BPL en mogelijke effecten op grondwater en oppervlaktewater zijn beschreven in de MER en de waterparagraaf in het PIP. Daarnaast is afzonderlijk een afwateringsplan opgesteld en een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (deelrapport 6b en 6c). Hiermee is voldoende onderbouwd wat de effecten voor de waterhuishouding zijn en welke maatregelen worden genomen. Specifiek voor het Natura-2000 gebied Kathagerbeemden wordt het afstromend wegwater niet geinfiltreerd in de ondergrond, maar met een aantal zuiverende voorzieningen vertraagd afgevoerd naar de Geleenbeek. Deze aanpak is akkoord bevonden door het waterschap en past binnen de geldende beleidslijnen. In de overige trajecten wordt het regenwater na zuiverende stappen geinfiltreerd in de bodem, om zo de bestaande grondwaterhuishouding in stand te houden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00657-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **02822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit geldt ook voor de milieugevolgen zoals fijnstof (PM10 enPM2,5), stikstof en alle andere schadelijke stoffen en het geluid. Cumulatie met andere bronnen zoals uitstoot + herrie van de AWACS toestellen worden onvoldoende erbij betrokken. Neem daarbij al de impact van de industriële gebieden Duitsland en België op onze leefomgeving en besef dat zo`n megalomaan project daar niet in positieve zin een steentje aan bijdraagt tot vermindering van de nu al aanwezige overlast (lees overschrijdingen van de normen). Dat daarbij normen zelfs opgerekt worden om een en ander maar door te laten gaan is wel heel erg onwenselijk, het gaat per slot van rekening om de gezondheid van mensen. En dat zou toch onze eerste zorg moeten zijn dan alleen maar focussen op mogelijke economische aspecten (als die al een meerwaarde zouden opleveren, proef mijn ernstige twijfel). Moet ik wijzen op de vele smog, waarvan ik ernstig hinder van ondervind? Ik meen me zelfs te herinneren dat de Raad van State in het AWACS dossier door de al reeds aanwezige overlast zelfs infrastructurele vernieuwingen afwijst.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de vervuilende invloed van vliegtuigen. Maar ook de vervuilende stoffen vanuit het buitenland. Op basis van dat onderzoek kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00657-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **02828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is nog onvoldoende onderzoek verricht. Er heeft een onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00657-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **02831**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Dus met andere woorden: een dikke onvoldoende en een hernieuwde kans, als er al behoefte aan zou bestaan. Maar dan wel één met reëlere opties, zoafs gebruik makend van al aanwezige wegeninfrastructuur, dus 2 baans en max. snelheid 80 km/uur en iets meer denkend aan de medemens en niet alleen aan die die met dit megalomane project goed geld verdienen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers A.F.M., John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers A.F.M., John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers A.F.M., John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers A.F.M., John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers A.F.M., John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënten gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg, Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op net aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een erhalmgsbesoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moeten worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënten zijn van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van, het gebied zijn cliënten `na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondememersklimaat van de regio. Cliënten wijzen erop dat bet bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënten zijn dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit is een direct gevolg van de kostenbesparingen voor het bedrijfsleven. □□Dit zijn bovendien arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor ernaar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënten wijzen erop dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënten wijzen er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van ISO extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan -uitvallen.
Antwoord:	De extra arbeidsplaatsen zijn deels een gevolg van het vergrote zoekgebied voor werkgevers, deels een gevolg van de lagere transportkosten voor het bedrijfsleven. Het rapport van ECORYS geeft dit ook zo aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder□zal ontwikkelen. In de toelichting op bet ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de□krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat hel: aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënten uit het verkeersmodel noch uit het MER,
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-ïnpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënten ontkennen niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstnictuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënten stellen daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstnictuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en rneer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor□wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL□januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënten zijn er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.S96 inwoners. Cliënten wijzen er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:□1. dat het verkeersmodel is aangepast;□2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02866**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Cliënten wijzen erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken aleen T/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). □In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. □ □1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten ggoed komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling.□□De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit.□Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is, In de toelichting op het ontwcrp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad LirnbuTg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten zijn van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënten zijn van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te-hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten wijzen er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00659-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02872

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al m 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënten zijn van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.Parlementarischer Staatssekretär
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00659-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02881

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënten wijzen erop dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan.
Antwoord:	Voor zover bekend zijn er inderdaad geen gekwalicifeerde gegevens om de stelling dat de geluidshinder in de bebouwde kom af neemt te onderbouwen, echter kan er op basis van hetgeen er daarvoor gesteld wordt (en waar wel gekwalificeerde gegevens over voorhandig zijn), namelijk dat het aantal verkeersintensiteiten in de bebouwde kom afneemt, wel degelijk geconcludeerd worden dat de geluidsbelasting daardoor moet afnemen. Minder auto`s zullen niet meer geluid gaan produceren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom N02; PM10 en CO2 met circa 5% afnemen. Cliënten wijzen er ook op dat de waarden NOa, PMio en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02886**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijzen er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordcel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De huidige situatie is in het luchtonderzoek niet in beeld gebracht.□□De stelling van reclamant mist feitelijke grondslag wat betreft geluid en verkeer. □□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. Cliënten wijzen er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat met helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënten zijn van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten

(Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-ïnpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het□gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen□af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënten zijn hier uiteraard verheugd over, maar wijzen wel op de betrekkelijkheid van deze berekening- In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik bepleit voor het behoud van mijn gezondheid, die van mijn gezin en alle mensen in mijn leefgebied. Door de aanleg van de Buitenring parkstad Limburg zal de directe en indirecte leefomgeving dusdanig doen verslechteren dat de volksgezondheid in het algemeen en mijn gezondheid in het bijzonder en dat verhoogde kans op enige ziekten c.q onomkomelijk het gevolg zullen zijn, dit door verhoogde concentraties CO2, fijnstof, geluid, trillingen en andere relevante zaken.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg zal de veiligheid van de buurt en omgeving in relatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen danig afnemen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik bepleit verder voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	ik bepleit dat de gegevens welke worden aangedragen om de Buitenring Parkstad Limburg enig draagvlak te kunnen geven transparant gemaakt worden en dat deze op worden opgemaakt a.h.v. van voortgeschreden inzichten en niet achterhaald en verouderd zijn. Kerkrade en andere parkstad gemeenten zijn goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Voor Kerkrade kwam Burgemeester Som al tot die conclusie in zijn droombrief naar de inwoners van Kerkrade.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende duidelijk is op welke gegevens het besluit is gebaseerd. De kosten van het project zijn onvoldoende inzichtelijk.□□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Met betrekking tot de economische uitvoerbaarheid van het plan wijst de provincie voorts op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van

het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00660-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02845

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal de waarde van mijn woning danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02847**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caecilia-Gracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik bepleit dat het voor de gewone burger inzichtelijk wordt gemaakt hoe in en welke mate er wordt voldaan aan de van toepassing zijnde Europese richtlijnen op het gebied van milieu, volksgezondheid, etc. cq de relevantie van toegepaste MER (reken) modellen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voor het overige geldt dat de provincie zich bij de totstandkoming van de plannen heeft gehouden aan alle toepasselijke Europese en nationale wet- en regelgeving. De provincie wijst er in dit verband op dat de diverse Europese richtlijnen die bij de planvorming een rol hebben gespeeld (waaronder de Vogel- en Habitatrichtlijnen en de MER-richtlijn) zijn omgezet in nationale regelgeving, zoals de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Wet milieubeheer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00663-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02850**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Provincie Limburg heeft niet voldoende aangetoond dat de terreinen vallend onder het Natura 2000 regime (zoals in mijn omgeving Kathagerbeemden Nuth, maar tevens alle andere bedreigde gebieden door de BPL), maar ook de EHS gebieden zoals het Jeuggrubbenbos, naar oppervlakte en kwaliteit gerekend, van schade gevrijwaard blijven bij aanleg van de buitenring. En ook niet als een en ander geïmplementeerd mocht zijn. Daardoor komt de provincie in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving met betrekking tot natuurbehoud (Natura 2000, Flora- en Faunawet).
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00663-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook de gevolgen door de BPL voor het grondwater, kwaliteit Geleenbeek enz. zijn onvoldoende□doordacht over tafel gekomen.
Antwoord:	Ten aanzien van de effecten op oppervlaktewater en grondwater heeft in het kader van de watertoets afstemming plaatsgevonden met het waterschap Roer en Overmaas. De uitwerking van de afwatering van de BPL en mogelijke effecten op grondwater en oppervlaktewater zijn beschreven in de MER en de waterparagraaf in het PIP. Daarnaast is afzonderlijk een afwateringsplan opgesteld en een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (deelrapport 6b en 6c). Hiermee is voldoende onderbouwd wat de effecten voor de waterhuishouding zijn en welke maatregelen worden genomen. Specifiek voor het Natura-2000 gebied Kathagerbeemden wordt het afstromend wegwater niet geinfiltreerd in de ondergrond, maar met een aantal zuiverende voorzieningen vertraagd afgevoerd naar de Geleenbeek. Deze aanpak is akkoord bevonden door het waterschap en past binnen de geldende beleidslijnen. In de overige trajecten wordt het regenwater na zuiverende stappen geinfiltreerd in de bodem, om zo de bestaande grondwaterhuishouding in stand te houden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00663-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit geldt ook voor de milieugevolgen zoals fijnstof (PM10 enPM2,5), stikstof en alle andere troep en idem voor het geluid. Cumulatie met andere bronnen zoals uitstoot + herrie van de AWACS toestellen worden onvoldoende erbij betrokken. Neem daarbij al de impact van de industriële gebieden Duitsland en België op onze leefomgeving en besef dat zo`n megalomaan project daar niet in positieve zin een steentje aan bijdraagt tot vermindering van de nu al aanwezige overlast (lees overschrijdingen van de normen). Dat daarbij normen zelfs opgerekt worden om een en ander maar door te laten gaan is wel heel erg onwenselijk, het gaat per slot van rekening om de gezondheid van mensen. En dat zou toch onze eerste zorg moeten zijn dan alleen maar focussen op mogelijke economische aspecten (als die al een meerwaarde zouden opleveren, proef mijn ernstige twijfel). Moet ik wijzen op de vele smog, waarvan ik ernstig hinder van ondervind? Ik meen me zelfs te herinneren dat de Raad van State in het AWACS dossier door de al reeds aanwezige overlast zelfs infrastructurele vernieuwingen afwijst.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Maar ook bijvoorbeeld de uitstoot van elektriciteitscentrales, de vervuilende invloed van vliegtuigen en de vervuilende stoffen vanuit het buitenland. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00663-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is nog onvoldoende onderzoek verricht. Er heeft een onvoldoende belangenafweging plaatsgevonden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00663-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **02857**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Dus met andere woorden: een dikke onvoldoende en een hernieuwde kans, als er al behoefte aan zou bestaan. Maar dan wel één met reëlere opties, zoafs gebruik makend van al aanwezige wegeninfrastructuur, dus 2 baans en max. snelheid 80 km/uur en iets meer denkend aan de medemens en niet alleen aan die die met dit megalomane project goed geld verdienen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wings , Schanserweg 18 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast). □□ Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperkingo maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wings , Schanserweg 18 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het erken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wings , Schanserweg 18 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te resenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van□krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wings , Schanserweg 18 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wings , Schanserweg 18 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:o het zorgvuldigheidsbeginsel;o het motiveringsbeginsel;o het evenredigheidsbeginsel.Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00666-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02862**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donners J.J.M., Dorothea-Gracht 27 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00666-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donners J.J.M., Dorothea-Gracht 27 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00666-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02865

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Donners J.J.M., Dorothea-Gracht 27 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00668-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02868

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bolkenstijn T.H.M., De Locht 80F 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het gaat hierbij om de Gulperweg (klein weggetje bij Locht-Avantis). Wij hopen dat dit behouden kan worden, voor recreatieve doeleinden. Op Film bleef het behouden, echter op de tekeningen tijdens de inloopdagen was dit twijfelachtig.
Antwoord:	In Hoofdstuk 5 van Deelrapport 4a is (format 21 Locht) te lezen dat de Gulperweg aan de noordzijde van de Buitenring behouden kan blijven ter ontsluiting van de landbouwgronden. De recreatieve route richting verkeersplein Avantis zal doormiddel van een nieuwe verbinding aan de zuidzijde van de Buitenring hersteld worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00669-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meuser V.M.K., Knieberglaan 3 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking □o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00669-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meuser V.M.K., Knieberglaan 3 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00669-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meuser V.M.K., Knieberglaan 3 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.ConclusiesDe eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut enoodzaak" analyse;o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen.Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklarenen

Hoofdzienswijze: **00669-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meuser V.M.K., Knieberglaan 3 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00669-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meuser V.M.K., Knieberglaan 3 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00670-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02875**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyers M.H.A.G., Directeur van de Vennestraat 2 6461TX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor een structurele aanpassing van het "Prestigeproject Buitenring Parkstad". En dus voor behoud van de flora en fauna, die door de Buitenring onherstelbaar zullen worden vernietigd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00670-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyers M.H.A.G., Directeur van de Vennestraat 2 6461TX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Reclamant pleit voor een structurele aanpassing in het ontwerp van de Buitenringinfrastructuur, namelijk: het gebruik van de bestaande wegen, géén verbreding hiervan én geen verdere aantasting van het huidige landschap.
Antwoord:	De verkeersstructuur van parkstad bestaat uit een netwerk van lokale- en regionale verbindingen die het stedelijk gebied doorsnijden. Om deze verbindingen te ontlasten en daarmee de leefbaarheid in het stedelijk gebied te vergroten is een bundeling van verkeersstromen door middel van de Buitenring nodig. Bij het ontwerp van de Buitenring en van de inpassingsmaatregelen is optimaal rekening gehouden met de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van het plangebied. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00670-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyers M.H.A.G., Directeur van de Vennestraat 2 6461TX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit daarom met name voor het behoud van de gezondheid van alte Kerkradenaren en Parkstedelingen. Door de aanleg van de Buitenring zullen er nóg hogere concentraties CO2 (afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof) in onze leefomgeving optreden. Daarmee zullen óók de gezondheidsrisico`s in deze regio hoger worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00670-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02902**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyers M.H.A.G., Directeur van de Vennestraat 2 6461TX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tot slot: de Buitenring is gebaseerd op een open-einde financiering. Een manier van financiering die meMransparant is voor de burger. De weg wordt steeds duurder, en wij (de inwoners van Kerkrade en provincie Limburg) betalen hieraan mee. U kunt het zien hoe u wilt, het is evengoed wél óns geld waarvan e.e.a. bekostigd gaat worden.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00671-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks H.F., Elisa-Gracht 66 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto an het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00671-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks H.F., Elisa-Gracht 66 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00671-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks H.F., Elisa-Gracht 66 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00671-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks H.F., Elisa-Gracht 66 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00673-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen Dupuis A., Klingbemden 61 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00673-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen Dupuis A., Klingbemden 61 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter lioogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan hel karakter van onze wijk en een onevenredig grole aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk Klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km per uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00673-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen Dupuis A., Klingbemden 61 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00673-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen Dupuis A., Klingbemden 61 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en voldoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat ter plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat , zoals eerder gesteld, gebruik wordt gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00673-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen Dupuis A., Klingbemden 61 6441KV te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag /ijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproutc via on/c woonwijk ontslaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbcek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ad 1. Nut on noodzaak aanleg Buitenring□In het PIP worden de begrippen nuf en noodzaak door de Provincie door elkaar gebruikt. Een□infrastructuur kan nuttig zijn maar daarmee is de noodzaak nog niet aangetoond. De stadsregio Parkstad Limburg heeft een intergemeentelijke structuurvisie ontwikkeld en□vastgesteld. De daarin beschreven herstructurering van de woningmarkt alsmede andere□infrastrucurele ontwikkelingen, zoals de Avantislijn en de intercity Eindhoven-Aachen (met de daarmee gepaard gaande verdubbeling en elektrificering van het spoorbaanvaak Heerlen-□Hefzogenrath), zullen invloed hebben op de verkeer- en vervoerstromen op de weg in de regio. Datzelfde geldt voorde geprognosticeerde bevolkingskrimp. Voornoemde aspecten zullen zeker leiden tot andere interne verkeersstromen. Deze infrastructurele ontwikkelingen zijn onvoldoende meegenomen in de vaststelling van nut en noodzaak voor de aanleg van de Buitenring. De Provincie stelt dat de Buitenring bijdraagt aan het verbeteren van de öem/tóaartje/d, de economische en toerischtisch recreatrieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad.□Bereikbaarheid □De Provincie onderstreept het belang van de Buitenring door te wijzen op een betere ontsluiting met Aachen. Wij zijn van mening dat de Buitenring niet leidt tot een betere ontsluiting met Aachen. Primaire verkeersader tussen Parkstad Limburg en Aachen blijft immers de N281/A76. En die is niet zodanig belast dat dat een tweede verkeersader noodzakelijk zou maken. Ten aanzien van doorstroming van verkeer en bereikbaarheid geldt dat de regio Parkstad Limburg - op de Randstad na - de meest verstedelijkte regio van Nederland is. Reistijdenwinst is daarom slechts zeer marginaal mogelijk en kan dan ook geen argument zijn voor aanleg van de Buitenring. De zes in de toelichting bij het PIP genoemde bereikbaarneidsknelpunten worden - met uitzondering van het gebied rondom Hoensbroek - niet effectief opgelost. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) geeft eenzelfde beeld. □Economische en toeristisch-recreatieve positie□De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat slechts een zeer beperkt aantal nieuwe□banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Bij "versterking van de toeristisch- recreatieve sector" gaat het enKel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project - uniek in Nederland. Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel ("versterking van de toeristisch- recreatieve sector") wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanatyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.□Natuurlijk ia goede ontsluiting essentieel voor bedrijven om zich te vestigen. Vast staat echter dat er maar zeer beperkte vestigingsruimte is voor bedrijven. Zeker direct langs de geplande Buitenring Parkstad Limburg. Het zou meer van realisme doen getuigen wanneer men in de meest positieve vooruitzichten ervan uitgaat dat bij de geprognosticeerde bevoikingskrimp het huidige aantal bedrijven in de regio met daaraan verbonden de huidige werkgelegenheid stabiel blijft, □ Verkeersveiligheid□De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering van de□verkeersveiligheid. Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg met 2x2 rijstroken met ongelijkvioerse kruisingen en een maximumsnelheid van 1QÜkm/h. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar net verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet. Wellicht was een tracé met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80km/h, maar welongelijkvloerse kruisingen, ook effectief geweest, Dat kan gerealiseerd worden met een aanpassing van het huidige wegennet. Een minder kostbare en minder ingrijpende oplossing. Dus: alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-)weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig

onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00675-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02911

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ad 2. Kosten Bij de uitvoering van grote infrastructurele projecten is er altijd sprake van forse kostenoverscnrijdingen. In het oog springende voorbeelden zijn de Noord-Zuidlijn en de Betuwelijn. Ook gelet op de reeds aanwezige en toekomstig groter wordende financiële taakstellingen bij gemeenten en andere overheidsorganen zal enige kostenoverschrijding direct kunnen leiden tot gigantische problemen in de uitvoering.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00675-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02912

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ad 3. Nietigheid van contracten De gemeente Kerkrade heeft door BJA Legal Qpinion onder regie van prof. mr. Tak een aantal juridische zafcen laten ondereoeken. Onder andere is geconcludeerd dat er fatale bevoegdheidsen wilsgebreken in de convenanten aanwezig zijn die de nietigheid van de convenanten zouden kunnen betekenen. Wij verlangen toetsing van de rechtmatigheid van de aangegane verbintenissen en beroepen ons op de nietigheid daarvan.
Antwoord:	De convenanten zijn rechtsgeldig totstand gekomen. Er bestaat geen reden om te veronderstellen dat de convenanten nietig zouden zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ad B. Strijd met motiveringsbeginsel□Bestuursorganen moeten besluiten en plannen goed motiveren. In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsptan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ad 7. Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring za! leiden tot een behoorlijke verkeercaantrekfcende werking, Als□direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de□verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt Op dit moment is het□voor mij nog mogelijk om ongestoord In mijn achtertuin te zitten. Met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ad 8. Luchtverontreiniging (fljnstof)□De toename van verkeersbewegingen leJdt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fynstof. Deze luchtverontreiniging levert een dired gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt lot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij kunnen niet ontkennen dat het gebied een andere uitstraling zal krijgen ten gevolge van de aanleg van de Buitenring zoals thans in het inpassingsplan voorzien. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Gedeputeerde staten heffen het recht (een bedrag voor het in behandeling nemen van het verzoek) zoals genoemd in artikel 6.4, derde lid, Wro. Het recht bedraagt € 300,-. Niet tijdig betalen van het recht leidt tot een niet-ontvankelijke aanvraag. De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ad 10, Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het Is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning Langs zal rijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers-Lam , Apollolaan 90 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bij het verlenen van vergunningen, bij de fasering en bij de planning zal rekening gehouden moeten worden met belangrijke aspecten van de flora- en faunawet, te weten dat paartijd, de broed- en zoogperiodes en de wet op de geluidshinder, waarbij tijdens de aanleg de geluidshindemormen niet overschreden mogen worden, noch mag er dag en nacht worden doorgewerkt of mag er sprake zijn van lichthinder De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00677-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 02920

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schurer J., Hopelerweg 161 6372PZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	zienswijze m.b.t. gebied Mensheggerweg, Hopelerweg. Aansluitingen c.q. op- en afritten van de buitenring op de dentgenbachtweg zoveel mogelijk voorzien van geluids- en fijnstofwerende wal. datzelfde vragen wij t.a.v. de onderdoorgang van de spoorlijn Heerlen-Kerkrade.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00677-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schurer J., Hopelerweg 161 6372PZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Met de gemeente Landgraaf is reeds diverse malen de maximumsnelheid op de ensheggerweg besproken, dit naar aanleiding van de vele geregistreerde en niet geregistreerde ongelukken ter plaatse. een maximumsnelheid van 60 km per uur is zeer aan te bevelen met het oog op de verkeersveiligheid van de plaatselijke bewoners bij het in- en uitrijden van en naar de wijk.
Antwoord:	Het handhaven van de wettelijke snelheid is een verantwoordelijkheid van de politie. De Provincie Limburg vervult een attenderingsfunctie voor wat betreft de provinciale wegen. Daarnaast is het een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om functie, gebruik en vorm van wegen zo goed mogelijk in overeenstemming te houden (door het treffen van passende maatregelen).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H., Knieberglaan 1 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch□onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid. Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H., Knieberglaan 1 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H., Knieberglaan 1 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eentuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4

zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.

Conclusies De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H., Knieberglaan 1 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erkens H., Knieberglaan 1 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond. Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel: o het zorgvuldigheidsbeginsel; o het motiveringsbeginsel; o het evenredigheidsbeginsel. Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00687-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02955**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Winkelcentrum Hartje Hoensbroek , Zandstraat 29 6431LD te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Met veel positief vertrouwen in de tot stand te brengen Buitenring, willen wij toch vanuit het bestuur ondernemersvereniging Hartje Hoensbroek en tevens vanuit het Centrummanagement Hoensbroek, enige kanttekeningen plaatsen die naar onze mening zeer noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid en daarmede de levensvatbaarheid van het stadsdeel Hoensbroek. 1. Door de gekozen locatie van de turborotonde wordt alle verkeer, komende uit Nuth e.o. zeer gehinderd om via de Buitenring Centrum Hoensbroek te bereiken. De keuze richting Sittard en richting Heerlen i.p.v. richting Hoensbroek wordt dan snel gemaakt, zeker indien de oprit Nuinhofstraat open blijft. 2. De aansluiting naar de Buitenring dient derhalve in Nuth in de omgeving van de huidige spoorbrug plaats te vinden. 3. De huidige hoofdaanvoer richting Hoensbroek-Centrum vindt plaats via de Randweg en de Pastoorskuilenweg . Het is voor ons centrum van levensbelang dat de Randweg hiervoor in stand blijft en dat er bij de rotonde Naanhof een verbinding tussen de Buitenring en de Randweg gerealiseerd wordt, 4. Het alternatief Schuureikenweg-Juliana-Bernhardlaan is totaal niet afdoende, zeker niet als ook nog verkeersbelemmerende maatregelen worden ingebouwd. 5. Indien wordt vastgehouden aan het door U voorgestelde, zal het stadsdeel Hoensbroek worden gedegradeerd tot een dorpskern met alle gevolgen van dien, zeker voor het winkelcentrum. Een en ander is door ons reeds uitvoerig naar voren gebracht tijdens een onderhoud met enige ambtenaren van de Provincie d.d. 27-05-2010. Wij hechten er waarde aan U mede te delen dat wij verplicht zijn juridische bijstand in te roepen indien U in plannen m.b.t. bereikbaarheid van Hoensbroek-Centrum niet wijzigt. De levensvatbaarheid van stadsdeel Hoensbroek staat op het spel en die levensvatbaarheid en dus de bereikbaarheid zullen wij ten zeerste blijven verdedigen.
Antwoord:	Het is niet mogelijk gebleken de aansluiting van de BPL op de A76 ter hoogte van de bestaande spoorkruising te situeren. Daarnaast zijn in het kader van de milieueffectrapportage opties bekeken waarbij een verbinding Nuth - Hoensbroek als parallelweg naast de Buitenring was opgenomen. Door de invloed op het natura2000 gebied van het Geleenbeekdal is een dergelijke verbinding niet mogelijk gebleken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straal via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km per uur
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00689-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08471**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Raad van Bestuur Adelante , Zandbergsweg 111 6432CC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het nu voorgestelde tracé van de buitenring valt gedeeltelijk op het benedenterrein van Adelante, waar een bebouwingsmogelijkheid voor een Technologie Park is gepland. Het nu voorgestelde verloop van de buitenring over het perceel van Adelante maakt dat hier geen courante percelen meer zijn af te splitsen. Dit is op deze wijze niet acceptabel voor Adelante.□□In een bijlage bij een brief van RCL dd 17.06.2010 is bovendien aangeven dat de bestemmingen van de gronden worden gewijzigd van bouwmogelijkheid voor "bijzondere bebouwing met een maximale hoogte van 24 m` op maximaal 20% van het perceel" wordt gewijzigde naar "agrarisch gebied met waarden". Ook dit is op deze wijze niet acceptabel voor Adelante. Overeenkomstig afspraken zal onze architect een situatie van het geplande Technologie Park sturen naar de heer de Loo, met de bedoeling dat het verloop van de wegen wordt aangepast en dat de bestemming minimaal wordt hersteld naar de huidige bestemming.
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□ Mede naar aanleiding van de zienswijze heeft overleg met Adelante plaatsgevonden. Op basis daarvan is een ander tracé overeengekomen van de verbindingsweg van de aansluiting naar de Schuureikerweg en kan het tracé van de Randweg naar de Schuureikerweg worden gehandhaafd conform ontwerp inpassingsplan. Het gewijzigde tracé naar de Schuureikerweg wordt opgenomen in het vast te stellen inpassingsplan. □De wijziging van de bestemming naar AW, zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan, wordt deels ongedaan gemaakt, zodat de vigerende bebouwingsmogelijkheden voor "bijzondere bebouwing met een maximale hoogte van 24 m op maximaal 20% van het perceel" zoveel mogelijk worden gerespecteerd.□□Een deel van de gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□□Voorstel: de zienswijzevoor op dit onderdeel gegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00690-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maats M.W.J., Krichelbergsweg 33 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bijgevoegd is een rapport van Aelmans uit 2008 betreffende de Tracenota/MER UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Hierbij wordt ingegaan op de alternatieven 2.1 en 2.2..
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00691-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als eigenaar van een autobedrijf met tankstation, gelegen aan de afrit N 299 te Landgraaf-Ubach over Worms, volgen wij de ontwikkeling van uw plannen betreffende de Buitenring Parkstad Limburg op de voet. Zag het er in 2008 nog naar uit dat er ter hoogte van het knooppunt N 299 - Nieuwenhagerheidestraat geen enkele aansluiting op de buitenring zou plaatsvinden, reden waarom wij in 2008 een visie hebben ingediend, namen we in 2010 kennis van het bereikte akkoord tussen gemeente en provincie dat in een volledige aansluiting van genoemde voorzag. Tijdens de informatiemarkt hebben we met verbijstering kennis genomen van het ontwerp van de aansluiting. We praten hier over een tankstation met een jaaromzet van 10 miljoen liter brandstof dat werk biedt aan 8 personen welk aantal door kruisbestuiving met garagewerkplaats oploopt tot 10 personen. Aan het belang hiervan wordt geheel voorbijgegaan. Het station komt door wegombuiging aan een doodlopend weggedeelte te liggen, wat de doodsteek voor het bedrijf betekent. De brandstofomzet wordt immers door passerend verkeer bepaald, daarenboven wordt het station in de nieuwe opzet geheel aan het zicht onttrokken.
Antwoord:	Op verzoek van de gemeente Landgraaf is ter hoogte van de Hoogstraat - Nieuwenhagerheidestraat een volledige aansluiting opgenomen. Op basis van uw visie maar ook de visie van de gemeente Landgraaf is in tegenstelling tot het bestuurlijk voorkeurstrace van juni 2008 waar een aansluiting ontbrak rekening gehouden met de verschillende belangen. De consequenties van een volledige aansluiting zijn dat de verkeersintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat zullen toenemen ten opzichte van de autonome situatie (halve aansluiting zonder Buitenring). Tevens worden aan de noord-westelijke zijde van de bestaande aansluiting een nieuwe op- en afrit gerealiseerd. Dit heeft tot gevolg dat zowel de ligging als de vormgeving van de bestaande aansluitingen gewijzigd dient te worden om het ruimtebeslag op bestaande woningen en bedrijfspanden zoveel als mogelijk te voorkomen. Het tankstation zal echter direct bereikbaar blijven via de om te leggen Nieuwhagerheidestraat waarbij de doodlopende weg de aansluiting vormt. Het tankstation blijft hierdoor goed bereikbaar. Het is onmogelijk een ontsluiting voor het tankstation te realiseren tussen het kruisingsvlak van de aansluiting en het kruisingsvlak met de Vogelzankweg aangezien dit consequenties heeft voor de afwikkeling van het verkeer op zowel de Buitenring, de Nieuwenhagerheidestraat als het verkeer met een bestemming dan wel herkomst op het tankstation. De ontsluiting van het tankstation zal niet wijzigen en vindt nog steeds plaats via de Nieuwhagerheidestraat waardoor de bereikbaarheid is gegarandeerd. Tevens blijf het tankstation liggen aan de afrit van de Buitenring en is het zicht op het tankstation gewaarborgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00691-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De voorlichting rond de planvorming is gebrekkig, met tekeningen die nauwelijks leesbaar zijn, weinig gedetailleerd, informatie met moeite op internet vindbaar.
Antwoord:	Alle benodigde stukken zijn ter inzage gelegd en elektronisch ter beschikking gesteld. In aanvulling daarop zijn op 2 en 3 juli 2010 informatiemarkten georganiseerd om de plannen nader toe te lichten en vragen van belanghebbenden te beantwoorden. De provincie herkent zich dan ook niet in het standpunt van reclamant dat onvoldoende informatie is verschaft over het plan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00691-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De algemene indruk van het ontwerp van de aansluiting, als al van een ontwerp sprake kan zijn, het is eerder een artefact, is er een van haastwerk, een optelsom van voertuigbewegingen, welke indruk door het grote aantal verkeerslichten wordt versterkt. Het gaat voorbij aan het historisch gegroeide lint dat de dorpen met elkaar verbindt, wat toch de functie van een weg is, verbinden.
Antwoord:	Bij het inpassen van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring zijn verkeerskundige berekeningen uitgevoerd om de kruispunt vorm te bepalen zodat het verkeer op adequate wijze afgewikkeld kan worden. In hoofdstuk 5 van deelrapport 4a (format 15 Hoogstraat) is toegelicht op welke wijze de vormgeving van de aansluiting tot stand gekomen is. In deelrapport 4b zijn bijbehorende berekeningen terug te vinden.□□De aansluiting Hoogstraat is zo krap mogelijk vormgegeven. De toe- en afritten dichter naar de Buitenring toe schuiven is niet mogelijk gebleken vanwege de benodigde ruimte tussen de oostelijke en westelijke verkeerslichten. Daarnaast kan ook de afgebogen Nieuwenhagerheidestraat niet verder naar de BPL worden verschoven. Dit in verband met de noodzakelijke afstand tussen de verkeerslichten van deze kruising en de verkeerslichten bij de oostelijke verkeerslichten van de aansluiting. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00691-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tijdens de voorlichting spreekt de ontwerper van Arcadis enkel over voertuigbewegingscijfers. Een weg binnen de bebouwde kom is echter meer dan dat. We zijn ervan overtuigd dat er betere en wellicht ook goedkopere varianten mogelijk zijn, waarbij kool en geit worden gespaard, wat toch uitgangspunt dient te zijn. (zie bijlage) Ironisch hierbij is dat in het ontwerp geen rekening is gehouden met de randweg rond Landgraaf, die er zo goed als zeker komt waardoor verkeersdichtheden veranderen. Tot slot ontbreekt het aan motivering.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In aanvulling daarop geldt dat de door u voorgestelde oplossing is onderzocht en leidt tot verkeerskundige maar ook ontwerp technische knelpunten. In uw voorstel dienen een groot aantal woningen aan de oostelijke zijde van het tankstation geamoveerd te worden. De realisatie van een volledige aansluiting trekt veel verkeer aan. Dit blijkt ook uit het verkeersmodel. In uw oplossing zal de omvang van de rotondes maar ook de aansluitende wegen dusdanig groot zijn dat dit leidt tot het amoveren van de woningen aan de oostelijke zijde van de Nieuwenhagerheidestraat. Dit ook de reden dat er een volledig nieuw kunstwerk wordt gebouwd en de aansluiting in noordwestelijke richting verschuift. Het is correct dat de etmaalintensiteiten afnemen op het moment dat de Randweg wordt gerealiseerd. Er heeft echter nog geen besluitvorming plaats gevonden over de realisatie van deze weg waardoor wij vasthouden aan het huidige verkeersmodel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00691-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **02988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij hebben als bedrijf voortdurend de dialoog gezocht maar daar geen enkele reaktie op gekregen, wat gezien het belang toch geboden zou moeten zijn. Bij een recentelijke verbouwing hebben we op de verbreding N299 geanticipeerd zoals uit onze visie 2008 blijkt.
Antwoord:	Alle stukken hebben ter inzage gelegen en zijn digitaal ter beschikking gesteld. Daarnaast hebben verscheidene informatiebijeenkomsten voor omwonenden georganiseerd. Er is derhalve voldoende gelegenheid geboden tot inspraak. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02981**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ingeval de plannen voor aanleg en inrichting van de BPL op de ter visie gelegde wijze worden uitgevoerd, levert dit allereerst een aantal praktische problemen op bij onze bedrijfsvoering. Blijkbaar zijn deze niet of onvoldoende onderkend. Wij zullen onderstaand deze in eerste aanleg summier aangeven. Summier omdat bij ons thans nog veel meer vragen zijn dan antwoorden. Eerst op 15 juli jl. is in eerste overleg aan ons kenbaar gemaakt hoe de plannen worden beoogd. De gegevens zijn echter dusdanig globaal en beperkt uitgewerkt dat dit gesprek meer vragen dan antwoorden opleverde. Gezien de aard van ons bedrijf - met als hoofdtakken het houden van zoogkoeien, akkerbouw en loonwerk - is een adequate en veilige bereikbaarheid voor de bedrijfsvoering van cruciaal belang. In ieder geval is ons duidelijk geworden dat door de situering en verknopingen van bestaande wegen met, over en onder de BPL ons bedrijf/inrichting in een isolement komt te liggen. Ook wordt de ligging van ons bedrijf/inrichting ten opzichte van de nabij gelegen percelen alsook ook de percelen die elders gelegen zijn in de gemeente Kerkrade (Dentgenbach-Erenstein) sterk erslechterd en zijn deze moeilijk tot niet meer bereikbaar. Het lijkt erop dat de bereikbaarheid zelfs zodanig verslechterd dat de bedrijfsvoering ter plaatse niet meer voortgezet kan worden.□Verder wordt door het aanleggen van de BPL over en zelfs door onze percelen de meest primaire voorwaarden voor het houden van zoogkoeien geweld aangedaan of wordt zelfs in zijn geheel onmogelijk. Wij willen hier met klem wijzen op het feit dat het voor het houden van zoogkoeien uitermate belangrijk is dat er voldoende en overzichtelijke uitloopmogelijkheden beschikbaar zijn. Ik wil u daarom uitnodigen om de plannen verder ter plaatse te komen toelichten op het punt van feitelijke situering, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Mocht deze toelichting aanleiding geven tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons daartoe nadrukkelijk het recht voor. □□ Door de plannen, zoals deze tot uitdrukking komen in het ontwerp inpassingsplan, wordt de levensvatbaarheid van ons bedrijf dan ook in zéér ernstige mate bedreigd. Ook voor verdere bedrijfsontwikkeling- en uitbreiding, die in de toekomst nodig zal zijn om te kunnen blijven concurreren, blijft geen ruimte. Met name de op handen zijnde bedrijfsopvolging speelt daarbij een belangrijke rol. Het lijkt ons opportuun dat door de aanleg van de BPL wij niet geschaad mogen worden op de aspecten levensvatbaarheid en toekomstperspectief van ons bedrijf. Graag zien wij van u onderbouwd op welke wijze deze aspecten worden geborgd.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Een deel van de gronden waarop het landbouwbedrijf van Indiener is gevestigd is noodzakelijk voor de realisering van de Buitenring. De aankoper van de provincie is reeds geruime tijd in overleg met Indiener over de minnelijke verwerving van de benodigde gronden tegen een volledige schadeloosstelling. Recentelijk is namens de provincie aangeboden om aan de voorzijde de inrit op te waarderen zodat het bedrijf ook in de toekomstige situatie goed ontsloten blijft. Voor wat betreft eventuele waterschade is afgesproken dat een nul-optie wordt vastgelegd. □□Mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Onteigening zou geschieden tegen een volledige schadeloosstelling waarbij het uitgangspunt is dat indiener in een vergelijkbare inkomenspositie wordt gebracht. □□Ook na minnelijke verwerving van de benodigde gronden dan wel de onteigening kan het bedrijf op de huidige locatie worden voortgezet. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02987**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de werkzaamheden, die nodig zijn om de BPL te kunnen realiseren, kan er schade ontstaan aan de gebouwen en kan de waterhuishouding op de bij het bedrijf in gebruik zijnde percelen verstoord raken. U zou dit punt onderzocht dienen te hebben; resultaten zijn evenwel niet ter inzage gelegd, reden waarom wij eraan twijfelen of u deze effecten heeft onderzocht. Ik wil u uitnodigen om mij de terzake relevante stukken te doen toekomen en/of noodzakelijk aanvullend onderzoek uit te voeren. Mochten deze stukken aanleiding vormen tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons nadrukkelijk daartoe het recht voor.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De huidige en toekomstige waterhuishouding is in het kader van het PIP onderzocht. De resultaten zijn beschreven in het geohydrologisch onderzoek (deelrapport 6c) en het afwateringsplan (6b). Beide rapporten hebben ter inzage gelegen. De belangrijkste punten hieruit zijn ook verwoord in de waterparagraaf van het PIP. De waterparagraaf en de beide rapporten zijn in het kader van de watertoets besproken met het waterschap en akkoord bevonden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02989**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	IV. Daarnaast zullen, door de verkeersaantrekkende werking van de BPL, er in de buitenlucht hogere concentraties aan fijn stof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) aanwezig zijn. Hierdoor zal de luchtkwaliteit voor ons en voor onze dieren verslechteren. Ons is niet uit de ter visie gelegde stukken gebleken waar en hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10 en PM2,5) verzoeken wij u om aan te geven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Gelet op het feit dat het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, enkel over jaargemiddelde concentraties spreekt, komen wij tot de conclusie dat blijkbaar dit aspect niet of nauwelijks is onderzocht. Gelet op de grote impact voor onze woon- en bedrijfssituatie (het houden van vee) verzoeken wij u in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken daartoe zo nodig nader onderzoek uitte voeren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02990**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten slotte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend.
Antwoord:	In het akoestische rapport (10A) is aangegeven waar de geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd en en hoe hoog ze zullen worden. In bijlage 2 valt tevens te lezen welke geluidsbelasting voor de woning van betrokkene zal ontstaan (pagina 371 van 440). In bijlage 7 worden de schermvoorstellen gevisualiseerd in de tekening. In de Technische onderbouwing (no IV 4) is het "noodzakelijke ruimtebeslag wegontwerp" opgenomen. Op blad 15 van 16 kan betrokkene zien hoe de situatie en het lengteprofiel, inclusief bestaande maaiveld eruit komt te zien. Op deze wijze is is inzicht gegeven hoe de Buitenring wordt aangelegd en waar voorzieningen worden voorzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02991**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik verzoek u ons daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren voorzieningen in de directe omgeving van ons bedrijf/inrichting en de bijbehorende woningen. Pas dan kunnen wij onze zienswijze op dit punt formuleren. Het mag duidelijk zijn dat de geluid-, stof- en andere schadelijke emissies op onze woningen (gevoelige objecten) op onze leefomgeving niet onevenredig of tot boven de wettelijke normen mogen toenemen. Uit de thans ter visie gelegde stukken kunnen wij onvoldoende concluderen of en in hoeverre ons woongenot en onze levenskwaliteit wordt aangetast. Wij nodigen u daarom uit om - op onze situatie betrekking hebbende - stukken uit de gepubliceerde papierwirwar van meer dan 4.000 pagina`s (!) te destilleren en aan ons te doen toekomen. Voor zover wij kunnen zien ontbreken er veel stukken en bijlagen alsook is de onderbouwing niet bekend, waardoor de kwaliteit van de gepubliceerde stukken zeer in twijfel getrokken dient te worden.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02992**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar onze opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02993**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een

verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00692-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 02994

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02995**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat ons op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorts merken wij in dit verband op dat wij met reclamant in overleg zijn. In het overleg van 15 juli jl. is een opmaat gegeven om tot een oplossing te komen betreffende de bereikbaarheid. Dit zal in onderling overleg nog nader worden uitgewerkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02996**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belanghebbenden is de mogelijkheid geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Wij verzoeken u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Alle benodigde stukken hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. In aanvulling daarop zijn op 2 en 3 juli 2010 informatiemarkten georganiseerd om belangstellenden te informeren over de plannen en vragen te beantwoorden. Deze informatiemarkten hebben geen invloed gehad op de termijn van terinzagelegging van de stukken. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **02997**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Toepassing SVBP2008Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard VergelijkbareBestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor onze specifieke situatie,stellen wij ons weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in ons belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00692-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 02998

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Heeft er voldoende overleg plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en kunnen deze zich vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	In het Provinciaal Inpasingsplan (PIP) is de realisering van de inpassingsmaatregelen die zijn beschreven in het Omgevingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Het Omgevingsplan is echter niet als welstandsbeleid vastgesteld omdat de bevoegdheid daartoe bij de gemeenteraden berust.□Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. De formele vaststelling vindt plaats bij de gemeenteraden, maar alle leden van de gemeentelijke afvaardiging hebben een positieve uitspraak gedaan over het omgevingsplan. Zodoende is de afstemming gewaarborgd.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00692-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 02999

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze□(tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om□zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren.□Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Uit overleg met de provincie is echter gebleken dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus□ook anders uitzien. Omtrent dit punt willen wij verder herhalen en inlassen hetgeen terzake eerder in deze zienswijze is gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03000**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt ingegaan op het aspect externe veiligheid. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico kan worden verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hoogdrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Wij vragen ons derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover ‘verantwoording’ afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03001**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woon- en leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03002**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (1 januari 2015) trekken wij in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die in de regel geruime tijd (ondanks de Crisis- en Herstelwet welke op dit plan van toepassing is) in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00692-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03003**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende koste n begroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken wij op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening en of de verwervingen binnen de ramingen blijven. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), stellen wij ons de vraag ofwel degelijk sprake is van een economisch uitvoerbaar plan.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00692-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 03004

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Habets P.J.M. ., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade Maatschap Habets , Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag.22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80)
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00693-BOR-AN1MER

Subzienswijze: 02979

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade wordt aangetast.
Antwoord:	Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00693-BOR-AN1MER**

Subzienswijze: **02984**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De mate van detaillering van de Buitenring Parkstad Limburg met alle voorzieningen is onvoldoende c.q. onvolledig. Het is voor belanghebbenden onmogelijk alle, zowel positieve als negatieve, consequenties van het Inpassingsplan met buitenring te overzien.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00693-BOR-AN1MER**

Subzienswijze: **02986**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Economisch belang is niet aangetoond. Gezien de neerwaartse demografische ontwikkelingen in de regio kan worden gesteld dat het economisch belang niet of nauwelijks aanwezig is. De vraag is of een investering in de buitenring noodzakelijk of rendabel is. Gesproken wordt over een toename van de toeristische en/of recreatieve activiteiten. Gezien het geplande tracé zal dit voor Amstenrade eerder negatief uitvallen. Eerder is te denken aan een terugval van toeristische en recreatieve activiteiten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00693-BOR-AN1MER**

Subzienswijze: **03168**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Milieutechnisch belang Door de toestroom van verkeer door de op- en afritten van de Buitenring Parkstad Limburg aan de grens van het beschermde gebied, door filevorming door de substantiële toename van het verkeer, zal vermeerdering van geluidoverlast plaats vinden; door het telkens weer optrekken van gemotoriseerd verkeer zal overlast plaats hebben van uitlaatgassen en telkens tol. Zowel in het beschermde gebied als ook in de kern van Amstenrade.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00693-BOR-AN1MER**

Subzienswijze: **03170**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg zal een substantiële toename van het verkeer op de Allee en in de Hoofdstraat van Amsterade plaats hebben. Dit zal leiden tot veel verkeers-overlast. Nergens is sprake van extra voorzieningen c.q. oplossingen. De vertragingen in de doorstroming van het verkeer kan tot in Oirsbeek merkbaar zijn. Aan de rand van het beschermd gebied zal een toestroom van verkeer plaats vinden door de op- en afritten. Verkeerstechnische problemen leiden tot verkeers onveiligheid.
Antwoord:	Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00693-BOR-AN1MER**

Subzienswijze: **03176**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade , Vonkstraat 26 6436BK te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft consequenties voor het vigerende bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade. Als basis voor het bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade gold het ministerieel "Aanwijzingsbesluit Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade" van 31 maart 1969. In het Ontwerp- Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zouden de regels van het vigerende bestemmingsplan integraal overgenomen moeten worden. Onder andere legt het vigerende bestemmingsplan beperkingen op aan bouwmogelijkheden en tevens dient rekening gehouden te worden met cultuurhistorische waarden. In het Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is hierover niets terug te vinden.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **00694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03005**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maar Claessen , Schanserweg 7 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het□algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□ Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maar Claessen , Schanserweg 7 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maar Claessen , Schanserweg 7 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van□het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maar Claessen , Schanserweg 7 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maar Claessen , Schanserweg 7 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens J.J.A., Merkelbeekerstraat 49 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens J.J.A., Merkelbeekerstraat 49 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km per uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens J.J.A., Merkelbeekerstraat 49 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens J.J.A., Merkelbeekerstraat 49 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.□□Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken□
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ In aanvulling daarop geldt dat ter plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.□□Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens J.J.A., Merkelbeekerstraat 49 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en mei 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, /eker voor onze kinderen, toename van fynstof. lichtvervuiling voor de gezinnen die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	von Grumbkow J., Knieberglaan 7 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	von Grumbkow J., Knieberglaan 7 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	von Grumbkow J., Knieberglaan 7 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat,□na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het□ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak□onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele□infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van□Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke□presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet□vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport□pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost□moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die□voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. □ baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik

bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.Conclusies De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	von Grumbkow J., Knieberglaan 7 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	von Grumbkow J., Knieberglaan 7 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00700-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koumans R., Boompjesweg 12 6438BN te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Betreft N581 Uit uw onderzoek blijkt dat 25% van het verkeer, geen bestemmingsverkeer (plaatselijk) is. Zeker de aansluiting N276-N581, nodigt uit om van de N581 gebruik te maken. Ons inziens dienen maatregelen getroffen te worden om het doorgaand verkeer op de N581 te weren en te stimuleren dat dit verkeer via de N276 naar de Buitenring rijdt.
Antwoord:	Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Belanghebbenden zijn eigenaar van het landgoed Reijmersbeek. Het landgoed wordt getroffen door het plan Buitenring Parkstad Limburg, nu op een deel van het landgoed de aansluiting van de Buitenring op de A76 zou moeten worden gerealiseerd. Door het plan wordt het landgoed aldus onherstelbaar beschadigd, althans ernstig aangetast. Belanghebbenden zullen bovendien ernstige schade lijden indien het plan wordt uitgevoerd conform het nu voorliggende ontwerp.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Belanghebbenden hadden bovendien de intentie om ook te gaan wonen en werken op het landgoed, waardoor zij evenzo ernstig in hun woongenot, werkomgeving en leefomgeving zullen worden aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de Buitenring Belanghebbende bestrijdt de nut en noodzaak voor de geplande Buitenring, zoals dat door de provincie wordt gesteld. Belanghebbende is van mening dat met betrekking tot bereikbaarheid bestaande problemen worden overdreven en/of in stand gehouden en/of in de hand gewerkt, deze problemen door de aanleg van de Buitenring niet of maar zeer ten dele worden opgelost, en dat er door de aanleg van de Buitenring nieuwe problemen ontstaan. Belanghebbenden betwijfelen dan ook zeer dat met de realisatie van de gehele Buitenring volgens trace keuze en ontwerpplan, de economische positie van Parkstad wordt verbeterd. Volgens belanghebbenden is de aanleg van de Buitenring inmiddels een doel op zichzelf geworden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de verkeersrapporten is heel veel aan te merken. Door de provincie is nooit volkomen openheid gegeven over de inputgegevens voor de verkeersmodellen.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. □□Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □□De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00703-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03057

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het is onduidelijk of daadwerkelijk met de meest geactualiseerde cijfers inzake demografie is gerekend.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00703-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03058

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn de reistijdwinsten minimaal. Bovendien bestaat er grote twijfel over de gekozen routes die voor de berekening van reistijdwinst zijn gehanteerd.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Overduidelijk is dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing biedt die vanuit de doelstelling mag worden verwacht. De tabellen in de verkeersrapporten laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten worden niet opgelost; 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het inpassingsplan zijn een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie als de twee hoofddoelstellingen van het Buitenringproject geformuleerd. Voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen echter geen doeltreffend antwoord, in tegenstelling tot wat de provincie beweert. Uit het rapport van Ecorys blijkt dat de economische impuls, uitgedrukt in meer werkgelegenheid, maximaal 180 banen betreft voor heel Parkstad Ook voor wat betreft de impuls aan het toerisme en recreatie als gevolg van de Buitenring zijn de effecten volgens voornoemd rapport van Ecorys (zeer) beperkt van omvang, en moeten deze effecten niet worden overschat.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Belanghebbende wil verder wijzen op de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg. Hieruit blijkt dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname en vergrijzing van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio. De vergrijzing is in deze wellicht nog belangrijker dan de krimp, waardoor er niet alleen sprake zal zijn van afname van verkeersbewegingen, maar vooral van andere verkeersbewegingen (meer sociaal-recreatief verkeer op andere tijdstippen en minder zakelijk en woon-werkverkeer). Cijfers over demografische ontwikkelingen zijn niet actueel, bij nieuwe cijfers blijken oude cijfers iedere keer weer te optimistisch; bevolkingskrimp gaat door, ook na 2025.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het ontwerpplan wordt voorts gemotiveerd met een betere ontsluiting van de in de regio aanwezige industrie- bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering. Rijdend over de toekomstige Buitenring vanaf de A76 bij Nuth wordt het eerste industrieterrein of de eerste toeristische attractie van enige betekenis pas bereikt na ca. 10 km, ten oosten van Brunssum.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Belanghebbenden geven ook aan dat met realisatie van de plannen de leefbaarheid in Parkstad, in ieder geval op het landgoed, wordt aangetast.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA)□Na lang aandringen is door ECORYS in opdracht van de provincie een Maatschappelijke□Kostenbatenanalyse uitgevoerd. Afgezien van de uitkomst van dit onderzoek is met name het tijdstip waarop dit is uitgevoerd een ernstig punt van kritiek en dus bezwaar. Een deugdelijke kostenbatenanalyse dient een belangrijk element te zijn in het besluitvormingsproces bij grote infrastructurele werken zoals de Buitenring.□□Door de MKBA op het allerlaatste moment aan het Inpassingsplan toe te voegen heeft□een zorgvuldige afweging en deugdelijke besluitvorming over de Buitenring door zowel Provinciale Staten als door betrokken Gemeenten niet kunnen plaats vinden. Er is hier dan ook sprake van een ernstige tekortkoming als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rendement van de Buitenring is door ECORYS berekend op factor 1,1. De provincie rekent zich ten onrechte rijk meteen rendement groter dan één. Een rendement van 1,1 is echter minimaal. Bovendien is er sprake van ondeugdelijke berekening: er is sprake van feitelijke onderschatting van kosten en van overschatting van opbrengsten. Bovendien vallen kosten bij grootschalige projecten altijd hoger uit (vgl. HSL-lijn, Betuwelijn, Noord-Zuidlijn) en vallen verwachte voordelen meestal tegen.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03084**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Belanghebbenden geven dat de provincie en gemeenten, ats ook de inwoners zullen worden geconfronteerd met aanzienlijke kosten, zoals een waardedaling van het onroerend goed, hierdoor ook een lagere belastingopbrengsten (OZB, IB, Waterschap). Verder zullen hoge planschadevergoedingen moeten worden uitgekeerd. Ook zullen de medische kosten tengevolge van de aantasting van het woon- en leefklimaat stijgen. Daarnaast zal er economische schade optreden door onbereikbaarheid van bedrijven bij de aanleg en worden kostbare landbouwgronden vernietigd waardoor de opbrengsten zullen dalen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Hier tegenover staan slechts minimale en dan nog discutabele opbrengsten. Zo wordt als opbrengst gesteld de reistijdwinst (zie Toetsing op doelbereik"). Bij de berekening van reistijdwinst in geld is aan woon-werkverkeer een prijs van 10,75 en aan sociaal-recreatief verkeer een prijs van 7,25 euro toegekend. Door aan reistijdwinst met betrekking tot sociaal-recreatief verkeer en woon-werkverkeer deze "onzinnige" waarden toe te kennen, wordt het rendement van de Buitenring op 30 resp. 10 % bepaald. Opmerkelijk hierbij is dat door Ecorys de effecten op de toeristischrecreactieve sector als zeer beperkt van omvang worden aangeduid, en dat deze effecten niet moeten worden overschat! Hoe kan hier dan een positieve bijdrage van 113 miljoen euro aan worden toegekend, zijnde 30% van het totale resultaat?
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Reisbetrouwbaarheid: Om aan reisbetrouwbaarheïdseffecten een waarde toe te kennen is al net zo onzinnig als de discussie over het fenomeen reisbetrouwbaarheid en robuustheidseffecten. Bovendien geldt ook hier de onevenredig hoge waardering voor sociaal-recreatief verkeer en woonwerkverkeer.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift in MKBA’s om effecten op reisbetrouwbaarheid en robuustheid te waarderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Indirecte economische effecten: Het bepalen van indirecte effecten is niet eenvoudig en is ook aan veel discussie tussen economen onderhevig, zo lezen we in het rapport van Ecorys. De discussie spitst zich met name toe op de vraag of de effecten aanvullend zijn ten opzichte van de directe effecten. De indirecte effecten zonder correcties in de MKBA opnemen resulteert in dubbeltellingen in de effecten wat in de systematiek niet is toegestaan. Zoals de leidraad OEI aangeeft geldt het Nee, tenzij-principe bij indirecte effecten die additioneel zijn ten opzichte van directe effecten. De argumenten voor indirecte economische effecten zijn boterzacht en de raming van een positief financieel resultaat van 47 miljoen euro is daarmee een slag in de lucht. Het Nee, tenzij-principe volgens de leidraad OEI zou hier moeten worden gehanteerd.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift in MKBA's om indirecte effecten te waarderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Effecten verkeersemissies: Het toekennen van waarde aan verkeers emissies binnen en buiten de bebouwde kom is totaal ondoorzichtig. Bovendien is het onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom niet zinvol, aangezien in de woorden van de provincie Limburg er in Parkstad sprake is van een aaneengesloten stedelijk gebied!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Alle binnen- en buitenstedelijke wegen binnen het onderzoeksgebied zijn betrokken in het luchtkwaliteitsonderzoek. Het onderscheid tussen binnen- en buitenstedelijk is relevant voor de vraag welke rekenmethode moet worden toegepast. Bij buitenstedelijke wegen is dit standaardrekenmethode 2 (SRM2) en bij binnenstedelijke wegen standaardrekenmethode 1. Beide rekenmethoden staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Het luchtkwaliteitsonderzoek is verricht overeenkomstig deze regeling Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoe kan een totale toename in stikstofdioxide leiden tot een positief financieel effect?
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03106**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Belanghebbenden zijn van mening dat door te stellen dat er met betrekking tot natuur sprake is van een klein negatief effect, Ecorys -in navolging cq. opdracht van de provincie Limburg- blijk geeft van een totale miskenning van de grootschalige natuurvernietiging als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Dat een en ander moeilijk is te kwantificeren zal niemand ontkennen, maar door op deze wijze het probleem te bagatelliseren is niet acceptabel.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De resterende schade aan natuur is lastig objectief vast te stellen, laat staan te kwalificeren. Wat echter wel bekend is, zijn de maatregelen om de effecten van areaalverlies en versnippering op beschermde natuurwaarden te mitigeren en te compenseren. De provincie neemt op dit punt nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid.□□In het ontwerp van de Buitenring is er veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Waar de

Buitenring gebieden doorsnijdt worden diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring die in de huidige situatie een knelpunt vormen. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op de samenhang van de ecologische structuur en functies en de uitwisselingsmogelijkheden voor fauna binnen en tussen deze natuurgebieden. De kosten van compensatie/mitigatie zijn in de MKBA meegenomen. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA wordt aangegeven dat de Buitenring de “recreatiewaarde” van de natuur zou kunnen aantasten in natuurgebieden die door de Buitenring worden doorkruist. Dit effect is niet beprijst (in geld uitgedrukt), echter voor de regio als geheel en op nationaal niveau zal het effect echter (zeer) beperkt zijn: Er vindt immers compensatie plaats en er is per inwoner relatief veel natuurgebied in de omgeving. Het onderzoeksbureau dat verantwoordelijk was voor het uitvoeren van de MKBA geeft aan dat dit effect de uitkomsten van de MKBA naar verwachting niet significant zal beïnvloeden. De uitkomst van de MKBA is positief; de maatschappelijke baten zijn hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00703-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03110

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het zal duidelijk zijn dat het niet eenvoudig is om de mate van onderschatting van kosten en de□overschatting van opbrengsten te kwantificeren. Het zal echter duidelijk zijn dat het totale effect op het resultaat van de MKBA vele tientallen miljoenen Euro`s zal bedragen. Een voorzichtige schatting van het totale effect leidt tot een noodzakelijke correctie op het resultaat van de MKBA van tussen de 100 en 300 miljoen Euro.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift in MKBA’s om indirecte effecten te waarderen.□ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00703-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03113

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de MKBA is uitgegaan van een zichtperiode lot 2100, terwijl de gehanteerde informatie loopt tot 2025. Als het zo uitkomt, kunnen we wel erg ver vooruit kijken! Dit leidt echter onvermijdelijk tot verkeerde conclusies aangezien vermeende opbrengsten kennelijk ook ná 2025 gewoon doorlopen en met bepaalde doorlopende kosten geen rekening wordt gehouden. Bovendien zijn er wel gegevens beschikbaar over doorzettende krimp van de bevolking, welke de voorgespiegelde reistijdwinsten verder onder druk zetten.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. De uitgevoerde verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ten aanzien van het schaalmodel is afgeweken van de richtlijnen, en is met het oog op de ligging van het project in de grensstreek, en het grensoverschrijdende karakter hiervan, het totale schaalniveau van het project als uitgangspunt gehanteerd. Effecten van de Buitenring die in het buitenland neerslaan zijn eveneens opgenomen in de MKBA.
Antwoord:	Het klopt dat op dit punt is afgeweken van de richtlijnen. Zowel de maatschappelijke kosten als de baten die in het buitenland 'neerslaan' zijn opgenomen in de MKBA. In de rapportage is dit ook toegelicht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbetering van de aansluiting van de A76 was ook zonder Buitenring noodzakelijk. Deze verbetering wordt nu op een oneigenlijke manier gekoppeld aan de aanleg van de Burtenring. De berekening van het rendement van de Buitenring wordt hierdoor echter verstoord door de positieve bijdrag hieraan door het rendement van de aansluiting van de A76.
Antwoord:	De provincie ziet de aansluiting Nuth als een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Met het oog hierop is geen aparte MKBA voor de aansluiting Nuth opgesteld. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief tracé Door de MER-commissie is een advies opgesteld, wat als doel had om te bezien of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zouden zijn. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking worden gezien voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. De provincie heeft in strijd hiermee echter geweigerd om een mogelijk alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen in de plannen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er zijn echter een of meer goede alternatieven denkbaar. Trace`s die voor vele omwonenden van het geplande tracé tot geen of minder aantasting van hun woon- en leefklimaat zullen leiden.□Zo zou als onderdeel van de zgn. O + variant kunnen worden gekozen voor de zgn.□Born-variant. In deze variant kan het tracé van de Buitenring vanaf Nuth tot aan Brunssum-Haefland komen te vervallen. In plaats hiervan zou kunnen worden gekozen voor de N297/B56n vanaf de A2 bij Bom tot aan de N274 en vervolgens de N274 te volgen tot aan het beoogde tracé van de Buitenring ter boogie van Haefland/Brunssum. Via deze route is er sprake van een veel betere en vooral snellere aansluiting en ontsluiting van de regio Parkstad naar het westen en noorden toe.□Via deze route is bovendien een snelle verbinding tussen Parkstad en het Ruhrgebied mogelijk. Hiermee vervalt de noodzaak om het tracé volgens ontwerpplan van Nuth naar Brussum aan te leggen. Vanuit Sittard is de N276 een goed alternatief voorde ontsluiting en aansluiting vanuit die richting naar Parkstad toe. Door dat deel van het tracé vanaf Nuth naar Brunssum te laten vervallen, zou voorts een fikse kostenbesparing kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor kan ook de kosten/batenanalyse van de Buitenring (zie ook b.) gunstiger uitvallen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□In aanvulling daarop geldt dat de verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ervan uitgaande dat de corridor zoals door de provincie is opgenomen in het POL2001 nog geen rechtsgeldigheid heeft, althans niet betekent dat hiervan niet kan worden afgeweken, en het feit dat er door de provincie nog geen serieus onderzoek is gedaan naar een alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet, dringen belanghebbenden aan om een vergelijkend onderzoek te doen naar de mogelijke alternatieven voor de Buitenring.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aantasting woon- en leefklimaat omwonenden tracé Buitenring Door de toenmalig minister van VROM mevrouw Kramer is gesteld , dat er in Nederland geen nieuwe autowegen zullen worden aangelegd op minder dan 200 meter van bewoonde gebieden. De aanleg van de Buitenring door en langs stedelijk gebied op vaak minder dan 100 meter van de bebouwing is in schrille tegenspraak met deze uitspraak. Vanwege de grove aantasting van woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de Buitenring verzoeken belanghebbenden u dan ook orn deze reden het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	De provincie neemt uw zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidshinder Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zullen belanghebbenden ook geconfronteerd worden met een substantiële toename van geluidshinder. Ook zal er sprake zijn van een substantiële toename van uitstoot van schadelijke stoffen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hierbij zij opgemerkt dat de concentraties met betrekking tot luchtkwaliteit zouden zijn uitgewerkt voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. In afwijking met het advies van de MER-commissie (dat overigens integraal door de provincie is overgenomen) zijn de gegevens van de oude situatie in geen enkel ter inzage liggend stuk opgenomen, waardoor vergelijking niet mogelijk is.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Belanghebbenden willen in ieder geval opmerken dat het woon- en leefklimaat door de aanleg van de buitenring aanzienlijk zal worden aangetast als gevolg van geluid, stank, fijnstof en beperking van uitzicht. Belanghebbenden hebben opdracht gegeven voor een onderzoek naar de gevolgen voor het landgoed. De resultaten hiervan zullen u nog worden toegezonden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring wordt het landgoed Reijmersbeek onherstelbaar aangetast. Naar de gevolgen voor het landgoed is naar de mening van belanghebbenden ook onvoldoende onderzoek gedaan. Belanghebbenden hebben zelf een onderzoek laten uitvoeren. Het verslag hiervan zal u nog worden toegezonden.Vanwege de desastreuze ingreep in het landgoed en met name in de natuur van het landgoedverzoeken belanghebbenden u niet in te stemmen met het ontwerpplan zoals dat nu voorligt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures. Indien nieuwe natuurgegevens worden gepubliceerd, zal beoordeeld worden of dit tot andere inzichten leidt. In dit kader dient bedacht te worden dat de provincie doorlopend ecologische monitoring uitvoert om een actueel en adequaat beeld te kunnen vormen van de aanwezigheid van beschermde planten en dieren.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het plan is onvoldoende zorgvuldig voorbereid en onvoldoende gemotiveerd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Erkend wordt dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, langzaam verkeer en allerlei nadere onderzoeken.□Aangegeven wordt dat alle benodigde informatie beschikbaar zal zijn als het plan definitief zal worden vastgesteld. Dit betekent echter wel dat op dit moment geen volledige zienswijze kan worden gegeven nu er geen volledige informatie beschikbaar is. Reeds hierom zijn belanghebbenden van mening dat het plan op dit moment niet kan worden vastgesteld zoals dat nu voorligt, nu er essentiële informatie ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Overigens wordt opgemerkt dat de ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer inmiddels gereed zijn. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp zal bij het besluit van Provinciale Staten worden gevoegd. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder zijn belanghebbenden van mening dat bij de keuzes die zij gemaakt voor het tracé zoals dat nu voorligt een onjuiste en onevenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Niet duidelijk is waarom de voorkeur is gegeven aan dit tracé, waar er ook andere (betere) alternatieven waren. Van een evenwichtige belangenafweging is volgens belanghebbenden geen sprake. Overigens wordt opgemerkt dat met dit tracé het landgoed van de graaf van Amstenrade kennelijk wel wordt ontzien. Niet helder is echter op grond waarvan deze keuze is gemaakt. Belanghebbenden zijn van mening dat hier sprake is van willekeur en doen een beroep op het gelijkheidsbeginsel om ook hun landgoed te ontzien door een ander tracé vast te stellen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Met betrekking tot het beroep op het gelijkheidsbeginsel van reclamant merken wij het volgende op.□Bij het ontwerp van de Buitenring Parkstad Limburg is het Kasteel Reijmersbeek en omgeving zoveel mogelijk gespaard zoals dat ook het geval is bij landgoed Amstenrade.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00703-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Schade Belanghebbenden willen aangeven dat bij realisatie van het voorliggende plan het landgoed onherstelbaar zal worden beschadigd. Daarnaast zal het woon- en leef/werkklimaat op het landgoed ernstig worden aangetast. Belanghebbenden zullen hierdoor ernstige schade lijden. Eventuele schade die belanghebbenden zullen lijden ten gevolge van de realisatie van het Inpassingsplan Buitenring parkstad Limburg zal op de daarvoor verantwoordelijke instanties worden verhaald.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen C.A., Knieberglaan 25 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er ten minste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van

geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen C.A., Knieberglaan 25 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen C.A., Knieberglaan 25 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen. Conclusies De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen C.A., Knieberglaan 25 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen C.A., Knieberglaan 25 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00709-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerards R.H.A., Schanserweg 62 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van

geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00709-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerards R.H.A., Schanserweg 62 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00709-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerards R.H.A., Schanserweg 62 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00709-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerards R.H.A., Schanserweg 62 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt□□□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00709-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerards R.H.A., Schanserweg 62 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik vind het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen. Tenslotte vind ik dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het□onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheden die het bestaande wegennet biedt om de geconstateerde problemen op te lossen. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht. Ik wijs op het volgende.□□- pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Wij verwijzen voorts naar de beantwoording van de eveneens namens reclamant ingediende zienswijzen onder nummer 1073 (ingediend door Aelmans).□□Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging□Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Cliënten stellen dat onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien stellen cliënten dat, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij hel ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kunnen cliënten niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg, De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. Bovendien, mocht deze ontsluiting er wel komen zou dit leiden tot een grote toename van het verkeer; hieronder veel sluipverkeer dat op deze wijze de tol van de Duitse autowegen zal ontwijken.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ `In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg)

kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten□Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van hun woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht.□□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat in hun geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen

zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00710-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03135

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten stellen dat het andere alternatief, te weten via de Tunnelweg, geschikter is dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing, Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënten betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat hun belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d, 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	De woning van reclamant wordt geamoveerd en is daarom niet bij het akoestisch onderzoek betrokken. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan stellen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De woning van reclamant wordt geamoveerd en is daarom niet bij het akoestisch onderzoek betrokken. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de□luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu.□□Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten. hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden.□□Nadelige gevolgen voor bedrijfsactiviteiten cliënten□Cliënten exploiteren een boerderijwinkel aan de Hamstraat. Bedrijfsactiviteiten bestaan uit het verkopen van agrarische producten (groente, fruit, e.d.), akkerbouw, pfuimveehouderij en mesthouderlj, alsmede het dienst doen als pensionstaHing voor paarden. Het in het ontwsrp-inpassingsplan opgenomen tracé loopt direct langs hét bedrijf van cliënten. Als gevolg hiervan stellen cliënten dat een reele exploitatie van hun bedrijf niet meer mogelijk is.□□De Buitenring zal leiden tot enorme verslechtering van de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënten. Hierdoor zullen het merendeel van de bedrijfsactiviteiten van cliënten niet meer kunnen worden uitgeoefend. De verkeersonveilige situatie als gevolg van de Buitenring zullen ertoe leiden dat de activiteiten van hun Boerderijwinkel zullen dalen.□□□□Ook de bedrijfsactiviteit pensionstalling zal enorme schade ondervinden als gevolg van de stank- en geluidsoverlast welke de aanleg van de Buitenring met zich mee zal brengen. Deze recreatieve activiteit strookt natuurlijk in zijn geheel niet met het direct liggen naast een snelweg. Bovendien leidt de aanleg van de Buitenring tot een inperking van de uitrijmogelijkheden voor de paarden welke clienten momenteel hebben. De aanleg van de Buitenring direct haast het perceel van cliënten leidt tot een forse aantasting van de leefkwaliteit van het gebied. Zeker gezien de activiteiten die cliënten ontplooien betekent aantasting van de leefkwaliteit in deze omvang dat een financieel verantwoorde bedrijfsvoering niet meer mogelijk is. Ook zal het bedrijf hierdoor onverkoopbaar zijn. Cliënten worden dan ook onevenredig aangetast door deze tracékeuze.Beperking woongebruik waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden.Beperking woongebruik waardevermindering woning□□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden.Beperking woongebruik waardevermindering woning□□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□De gronden van Indiener die zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring zullen minnelijk worden verworven tegen een volledige schadeloosstelling. Hiertoe hebben aankopers van de provincie al onderhandelingen gevoerd met Indiener en aanbiedingen gedaan. Hierbij is ook uitgebreid gesproken over de mogelijkheden van verplaatsing van het bedrijf van Indiener. Die onderhandelingen zullen worden voortgezet. □□ Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt indiener een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënten wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van cliënten is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënten stellen flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrezen cliënten door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden lot meer dan minder geluidsoverlast.
Antwoord:	De woning van reclamant (Hamstraat 143, Kerkrade) staat op de lijst van te amoveren woningen (zie tabel 3.11 van het akoestische onderzoek), zodat van schade door het gestelde verlies aan uitzicht geen sprake is. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00712-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Souren A.L.J., Kamp 1 6361GX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoals u op Google Maps kunt zien, zou het voor ons zéér ongustig zijn wanneer de verbinding van Kamp met Daelderweg worden afgesloten. Ons bedrijf vaart wel op het (sluip)verkeer dat hier dagelijks via deze wegen naar het Industrieterrein de Horsel rijdt. U heeft hier zelfonderzoek naar gedaan. Indien u deze weg afsluit om het sluipverkeer op te heffen, heft u bij ons tevens de omzet op. U zult er toch zeker begrip voor hebben, dat wij absoluut niet akkoord gaan met deze maatregel. We schatten in dat onze omzet zeker 70 % tot 80 % achteruit zal gaan, bij afsluiting van deze 2 wegen. Wij zijn dan onbereikbaar voor het publiek. Veel mensen, die op weg zijn naar de Makro of Industrieterrein de Horsel, zien onze meubels op de oprit staan, en stoppen dan om eens binnen te kijken. En kijken doet vaak kopen. Daarbij komt ook nog dat wij sinds 1980 gevestigd zijn op dit adres. Klanten die hier al vaker zijn geweest, kunnen ons mischien nog wel vinden, maar voor nieuw publiek zijn we absoluut onvindbaar. Dat wordt dan echt catastrofaal voor onze omzet.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00712-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Souren A.L.J., Kamp 1 6361GX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor ons zou `t een optie zijn wanneer het laatste stukje Kamp tot Daelderweg open zou blijven, zodat mensen de weg nog naar ons bedrijf kunnen vinden per auto. Onze oprit ligt aan de Slagboomsweg (zie tekening). Wanneer mensen gebruik kunnen maken van het laatste (of eerste) stukje Kamp tot aan de oprit van ons op de Slagboomsweg, zou dat voor ons al een oplossing zijn.
Antwoord:	In overleg met de gemeente Nuth zal bekeken worden op welke wijze de Slagboomsweg zal worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Het betrerft namelijk een gemeentelijke weg waar de gemeente wegbheerder is. De bereikbaarheid van uw bedrijf dient gewaarborgd te zijn. Wij zullen uw aandachtspunt meenemen in de verdere uitwerking van de verkeersmaatregelen op het onderliggende wegennet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00714-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03165**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Heijden A.M., Henri Dunantstraat 129 6441XD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hiermee maak ik bezwaar tegen het verleggen van de Buitenring bij Brunssum Noord van het Bronnenbosje tot bij ons voor de deur. Dit is onbehoorlijk bestuur tegenover de bewoners van onze hoogbouwflats die nu met geluidsoverlast, uitlaatgassen en fijnstof te maken krijgen. Jaren geleden ben ik als astmalijder van Maastricht naar Kerkrade verhuisd vanwege de luchtvervuiling uit Luik, van Kerkrade ben ik vanwege de Wiso-Split luchtvervuiling verhuisd naar Brunssum Noord waar nog relatief schone lucht is. Met een autoweg voor de deur ben ik, inmiddels COPD-patient, gedwongen ramen en deuren dicht te houden met de verstikkingsdood in uitzicht. De aanleg van de weg is strijdig met bestaande wetten en regels als Wet Geluidshinder en Besluit Luchtkwaliteit. De wijze waarop met deze wetten is omgegaan getuigt ook van onbehoorlijk bestuur en is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. . Tot slot blijf ik van mening dat het meest milieuvriendelijk alternatief tracé ten zuiden van Brunssum dient te lopen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Bij vaststelling van het inpassingsplan is het MMA uitvoerig onderzocht en deze niet nader onderbouwde zienswijze van reclamant geeft geen aanleiding om aan de uitkomsten daarvan te twijfelen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, zoals nu planologisch aan de orde is, maakt een enorme inbreuk op het woon- en leefklimaat van cliënt en zijn echtgenote. Cliënt vreest dus voor aanzienlijke afname van zijn woongenot. een toename van gezondheidsrisico`s .Door de aanleg van de Buitenring zal de leefbaarheid in de wijde omgeving ernstig worden aangetast.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt woont aan de rand van Brunssum. Cliënt heeft bewust op deze plek zijn woning gebouwd vanwege de rustige ligging en het mooie aansluitende agrarische buitengebied. Vanuit de woning en de achtertuin van cliënt heb je een fantastisch mooi en rustig uitzicht over de agrarische landerijen De keuze voor deze locatie werd ingegeven door het feit dat door de Provincie op 16 december 1997 het bestemmingsplan Buitengebied van de Gemeente Brunssum werd goedgekeurd In het tot deze datum vigerende bestemmingsplan Buitengebied was ruimte gereserveerd voor de aanleg van een randweg in dit buitengebied In het sindsdien en thans nog vigerende bestemmingsplan is niet langerrekening gehouden met de aanleg van deze randweg. Naar aanleiding van deze wijziging in het bestemmingsplan is bovendien de hiervoor bestemde grond, die inmiddels door de provincie was verworven, terug verkocht aan de graaf van Amstenrade. Een en ander was voor cliënt voldoende reden om met gerust hart de betreffende bouwlocatie te kopen.□De geplande Buitenring, een weg met 2x2 rijstroken, komt op ca. 50 meter achter de achtertuin van cliënt te liggen. Cliënt raakt zijn mooie en rustige uitzicht kwijt, zijn woon- en leefklimaat wordt ernstig verstoord en aangetast. Cliënt verliest zijn prachtige vrije uitzicht van uit zijn woning en achtertuin en de rust die nog in en om zijn woning aan orde is.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt vreest voor geluidsoverlast, stankoverlast en voor overalst door fijnstof als gevolg van uitstoot van (vracht)auto`s. Behalve aan de voordeur krijgen bewoners aan de Trichterweg en Patersweg te maken met enorme toename van verkeer aan de achterkant, met alle bijbehorende gevolgen van stof, stank en geluid. De overlast wordt niet minder, maar meer.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest dus voor een enorme waardedaling van zijn woning met perceel.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de geplande Buitenring, zoals de provincie dat aangeeft en motiveert, worden door cliënt bestreden. Cliënt is van mening dat met betrekking tot bereikbaarheid bestaande problemen worden overdreven en/of in stand gehouden en/of in de hand gewerkt, deze problemen door de aanleg van de Buitenring niet of maar zeer ten dele worden opgelost, en dat er door de aanleg van de Buitenring nieuwe problemen ontstaan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de verkeersrapporten is heel veel aan te merken. Door de provincie is altijd heel schimmig gedaan over de inputgegevens voor de verkeersmodellen. Het is onduidelijk of daadwerkelijk met de meest geactualiseerde cijfers inzake demografie is gerekend. De reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn de reistijdwinsten in de regel minimaal.□Bovendien bestaat er grote twijfel over de gekozen routes die voor de berekening van reistijdwinst zijn gehanteerd.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. □□Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □□De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven.□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele

route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03338

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Overduidelijk is dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing biedt die vanuit de doelstelling mag worden verwacht. De tabellen in de verkeersrapporten laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten worden niet opgelost; 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan.
Antwoord:	In het rapport “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 diverse knelpunten genoemd die als verkeersknelpunten naar voren kwamen in interviews met gemeenten (DHV, Interviewverslagen gemeenten en wegbeheerders, Plan van Aanpak monitoring Buitenring Parkstad Limburg, november 2008). De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Deze lijst is indicatief, niet uitputtend. De reistijdenanalyse (tabel 3.4) in het rapport laat zien dat de Buitenring per saldo resulteert in een afname van reistijden voor verkeer in Parkstad Limburg. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de Trichterweg en Patersweg zal vanwege de voorziene aansluiting op de Allee het verkeer niet of nauwelijks afnemen; op de Allee zal vanwege de oprit naar de Buitenring het verkeer zeer sterk toenemen.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel. Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet. Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de enorme verkeerstoename op de Allee en het onderliggende wegennet ter plaatse, en de wijze waarop de aansluiting van de Buitenring op de Allee is voorzien zal de verkeersonveiligheid ernstig verslechteren.
Antwoord:	Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de Buitenring. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenring aansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de aansluiting hiervan op de Allee zullen de vier hoofddoelstellingen voor de Buitenring in de wijde omgeving van het Amstenraderveld niet worden gerealiseerd: 1. de verkeersstructuur ter plaatse wordt niet verbeterd;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de aansluiting hiervan op de Allee zullen de vier hoofddoelstellingen voor de Buitenring in de wijde omgeving van het Amstenraderveld niet worden gerealiseerd: 2. de onderlinge bereikbaarheid van Amstenrade, Mariarade, Brunssum-west, Schinnen wordt eerder slechter;
Antwoord:	De Buitenring inclusief aansluiting Nuth heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren. Uit de verkeersanalyses (deelrapport 4A Verkeerkundig Onderzoek) en het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de reistijden over diverse verkeersrelaties ten gevolge van de Buitenring afnemen. Dit laat echter onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring inclusief aansluiting Nuth voor een toename van de reistijden kan zorgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de aansluiting hiervan op de Allee zullen de vier hoofddoelstellingen voor de Buitenring in de wijde omgeving van het Amstenraderveld niet worden gerealiseerd: 3. de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van zeer veel mensen wordt er aanzienlijk slechter op;
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring en de aansluiting hiervan op de Allee zullen de vier hoofddoelstellingen voor de Buitenring in de wijde omgeving van het Amstenraderveld niet worden gerealiseerd: 4. het vestiging- en ondernemersklimaat zal als gevolg van enorme verkeerstoename en de daarbij behorende slechte bereikbaarheid (voor zover mogelijk) zeker niet verbeteren.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het inpassingsplan zijn een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie als de twee hoofddoelstellingen van het Buiten ring project geformuleerd. Voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen echter geen doeltreffend antwoord gebleken, in tegenstelling tot wat de provincie beweert. Daar waar er voor Brunssum alleen al 4000 nieuwe banen op de oostflank in het vooruitzicht waren gesteld, en een opbloei van Kerkrade werd voorspeld met high-tech centra van internationale allure, blijkt uit het rapport van Ecorys dat de economische impuls, uitgedrukt in meer werkgelegenheid, maximaal 180 banen betreft voor heel Parkstad. Ook voor wat betreft de impuls aan het toerisme en recreatie als gevolg van de Buitenring zijn de effecten volgens voornoemd rapport van Ecorys (zeer) beperkt van omvang, en moeten deze effecten niet worden overschat.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt vindt onder andere de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg, van dien aard dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname en vergrijzing van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio, dus ook bij cliënt in de buurt. De vergrijzing is in deze wellicht nog belangrijker dan de krimp, waardoor er niet alleen sprake zal zijn van afname van verkeersbewegingen, maar vooral van andere verkeersbewegingen (meer sociaal-recreatief verkeer op andere tijdstippen en minder zakelijk en woon-werkverkeer). Cijfers over demografische ontwikkelingen zijn niet actueel, bij nieuwe cijfers blijken oude cijfers iedere keer weer te optimistisch; bevolkingskrimp gaat door, ook na 2025.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie motiveert haar ontwerpplan voorts met een betere ontsluiting van de in de regio□aanwezige industrie-/bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering.□Rijdend over de toekomstige Buitenring vanaf de A76 bij Nuth wordt het eerste industrieterrein of de eerste toeristische attractie van enige betekenis pas bereikt na ca. 10 km, ten oosten van Brunssum.□Voor het ontsluiten van de betreffende industrieterreinen en toeristische attracties van deze regio zijn er andere en betere alternatieven. Ik kom daar hierna onder c. op terug.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voortschrijdend inzicht met betrekking tot dit verminderd verkeersaanbod als gevolg van minder inwoners enerzijds en wellicht geen of minder behoefte aan ontsluiting van industrieterreinen en toeristische attracties anderzijds, moet volgens cliënt aanleiding zijn om een allesomvattende en volledige kosten/batenanalyse (zie ook onder b.) te maken, die uitgaat van nieuwe prognoses gebaseerd op de meest recente gegevens en inzichten. Zo veel gemeenschapsgeld als voorzien (maar ook onvoorzien) uitgeven aan een project waarvan nut en noodzaak onvoldoende duidelijk en toekomstbestendig zijn, en waarbij het milieu en de leefbaarheid van de inwoners van een groot gedeelte van Parkstad zo veel geweld wordt aangedaan, lijkt cliënt maatschappelijk volstrekt onverantwoord.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Client betwijfelt, terecht, dan ook zeer dat met de realisatie van de gehele Buitenring volgens trace keuze en ontwerpplan, de economische positie van Parkstad wordt verbeterd. Volgens cliënt is de aanleg van de Buitenring inmiddels een doel op zich geworden, en lijkt het indienen van een zienswijze een op voorhand zinloze missie Client betwijfelt zeer dat de voorgestelde verbetering van de leefbaarheid in Parkstad worden gehaald. Nut en noodzaak worden door dient zeer betwijfeld.□Client vindt dat het aan de provincie is om nut en noodzaak duidelijk en objectief aan te tonen, dat is met het ontwerpplan volgens cliënt in ieder geval niet gelukt. Het ontwerpplan kan en mag dan ook niet door u worden vastgesteld.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Na lang aandringen is door ECORYS in opdracht van de provincie een Maatschappelijke Kostenbatenanalyse uitgevoerd. Afgezien van de uitkomst van dit onderzoek is met name het tijdstip waarop dit is uitgevoerd een ernstig punt van kritiek en dus bezwaar. Een deugdelijke kosten-batenanalyse dient een belangrijk element te zijn in het besluitvormingsproces bij grote infrastructurele werken zoals de Buitenring. Door de MKBA op het allerlaatste moment aan het Inpassingsplan toe te voegen heeft een zorgvuldige afweging en deugdelijke besluitvorming over de Buitenring door zowel Provinciale Staten als door betrokken Gemeenten niet kunnen plaats vinden. Er is hier dan ook sprake van een ernstige tekortkoming als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	De MKBA vormde, net als de andere rapporten ter onderbopuwing van het PIP, onderdeel van de stukken die met het ontwerp-PIP ter inzage zijn gelegd. Besluitvorming vindt door Provinciale Staten plaats. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rendement van de Buitenring is door ECORYS berekend op factor 1,1. De provincie rekent zich ten onrechte rijk met een rendement groter dan één. Een rendement van 1,1 is echter minimaal. Bovendien is er sprake van ondeugdelijke berekening: er is sprake van feitelijke onderschatting van kosten en van overschatting van opbrengsten. Bovendien vallen kosten bij grootschalige projecten altijd hoger uit (vgl. HSL-lijn, Betuwelijn, Noord-Zuidlijn) en vallen verwachte voordelen meestal tegen. (De genoemde bedragen voor de Buitenring betreffen slechts taakstellende budgetten, aanbesteding heeft uiteraard nog niet plaatsgevonden, maar in de wandelgangen gaan heel andere bedragen om!).
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De genoemde bedragen voor de Buitenring betreffen slechts taakstellende budgetten, aanbesteding heeft uiteraard nog niet plaatsgevonden, maar in de wandelgangen gaan andere bedragen om. Onderstaand een overzicht van onderschatte kosten.□Kosten:□- Waardedaling onroerend goed:□na eventuele uitbetaling van planschade zal er nog een grote financiële schade overblijven□als gevolg van waardedaling van onroerend goed, welke niet voor vergoeding in aanmerking□komt;□- Lagere belastingopbrengsten (OZB, 1B, Waterschap):□als gevolg van waardedaling van onroerend goed zullen gemeenten, waterschappen en□belastingdienst minder inkomsten krijgen uit aan waarde van onroerend goed gekoppelde□belastingen;□- Te verwachten planschade:□gezien de inbreuk op bestaande bestemmingsplannen door de aanleg van de Buitenring, de□grote inbreuk op de leefbaarheid van zeer veel huishoudens, en de te verwachten grote□waardedaling van betreffende woningen, moet rekening worden gehouden met zeer veel en□hoge claims op grond van planschade;□- Medische kosten:□als gevolg van uitstoot schadelijke stoffen, geluid en stress als direct gevolg van de□Buitenring zijn belangrijke medische kosten te verwachten;□- Gemiste opbrengsten:□als gevolg van de aanleg van de Buitenring worden op diverse plaatsen kostbare□landbouwgronden vernietigd, waardoor op betreffende percelen in de toekomst geen□opbrengsten meer zullen worden gerealiseerd:□- Economische schade tijdens aanlegfase:□tijdens de aanlegfase van de Buitenring zal ten gevolge van slechtere bereikbaarheid veel□reistijdverlies geleden worden; uit berekeningen van de opbrengsten over reistijdwinst moge blijken welke bedragen hieraan moeten worden toegerekend;□- Door gemeenten ter beschikking gestelde gronden "om niet":□om de financiering van de Buitenring rond te krijgen is door de provincie bij de gemeenten□aangedrongen om de benodigde gronden "om niet" ter beschikking te stellen; overigens is□nog niet duidelijk of alle betrokken gemeenten hiermee hebben ingestemd;□- De niet opgeloste knelpunten zullen separaat moeten worden opgelost; hiermee is geen□rekening gehouden in de MKBA; ook met de noodzakelijke uitbreiding van de N274 als□gevolg van toename van verkeer door de Buitenring is geen rekening gehouden.□
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). De genoemde medische kosten zijn onder de effecten op leefomgeving in de MKBA opgenomen. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De genoemde bedragen voor de Buitenring betreffen slechts taakstellende budgetten, aanbesteding heeft uiteraard nog niet plaatsgevonden, maar in de wandelgangen gaan heel andere bedragen om! Onderstaand een overzicht van overschatte opbrengsten:□Opbrengsten;□- Reistijdwinst:□Over de reistijdwinst in uren zie "Toetsing op doelbereik". Bij de berekening van reistijdwinst in geld is aan woon-werkverkeer een prijs van 10,75 en aan sociaal-recreatief verkeer een prijs van 7,25 euro toegekend. Door aan reistijdwinst met betrekking tot sociaal-recreatief verkeer en woon-werkverkeer deze "onzinnige" waarden toe te kennen, wordt het rendement van de Buitenring voor 30 resp. 10 % bepaald. Opmerkelijk hierbij is dat door Ecorys de effecten op de toeristisch-recreactieve sector als zeer beperkt van omvang worden aangeduid, en dat deze effecten niet moeten worden overschat! Hoe kan hier dan een positieve bijdrage van 113 miljoen euro aan worden toegekend, zijnde 30% van het totale□resultaat?□- Reisbetrouwbaarheid:□Om aan reisbetrouwbaarheidseffecten een waarde toe te kennen is al net zo onzinnig als de□discussie over het fenomeen reisbetrouwbaarheid en robuustheidseffecten. Bovendien geldt ook hier de onevenredig hoge waardering voor sociaal-recreatief verkeer en woon werk verkeer.□- Indirecte economische effecten:□Het bepalen van indirecte effecten is niet eenvoudig en is ook aan veel discussie tussen□economen onderhevig, zo lezen we in het rapport van Ecorys. De discussie spitst zich met□name toe op de vraag of de effecten aanvullend zijn ten opzichte van de directe effecten. De□indirecte effecten zonder correcties in de MKBA opnemen resulteert in "dubbeltellingen in de effecten" wat in de systematiek niet is toegestaan. Zoals de leidraad "OEI" aangeeft geldt het "Nee, tenzij-principe" bij indirecte effecten die additioneel zijn ten opzichte van directe□effecten. De argumenten voor indirecte economische effecten zijn "boterzacht" en de raming□van een positief financieel resultaat van 47 miljoen euro is daarmee "een slag in de lucht".□Het "Nee, tenzij-principe" volgens de leidraad "OEI" zou hier moeten worden gehanteerd.□- Effecten verkeersemissies:□Het toekennen van waarde aan verkeersemissies binnen en buiten de bebouwde kom is□totaal ondoorzichtig. Hoe kan een totale toename in stikstofdioxide leiden tot een positief□financieel effect? Bovendien is het onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom niet□zinvol, aangezien in de woorden van de provincie Limburg er in Parkstad sprake is van een□aaneengesloten stedelijk gebied!□- Effecten geluid:□Volgens het rapport van Ecorys ontbreekt gekwantificeerde informatie over geluidsbelaste□woningen in de situatie zonder en met Buitenring. Het toekennen van een waarde van 8,7□miljoen euro aan een niet kwantificeerbare afname van geluidshinder is daarmee een slag in□de lucht!□- Effect op natuur□Door te stellen dat er met betrekking tot natuur sprake is van een klein negatief effect, geeft□Ecorys -in navolging cq. opdracht van de provincie Limburg- blijk van een totale miskenning□van de grootschalige natuurvernietiging als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Dat een□en ander moeilijk is te kwantificeren zal niemand ontkennen, maar het op deze wijze□bagatelliseren is een "gotspe".□- Effecten verkeersveiligheid:□Het toekennen van een prijskaartje aan gewonden, laat staan verkeersdoden is "niet erg smaakvol". Zonder de OEI-systematiek ter discussie te willen stellen vatt het wel op dat bij overlijden een verzekeringsmaatschappij doorgaans beduidend minder uitkeert dan bij gewonden! Dit is in tegenstelling met de "waardering van doden en gewonden" volgens de OEI-systematiek. Lijkt toch vermeldenswaard als je bedenkt dat het effect van de verkeersveiligheid ca 25% uitmaakt van de totale opbrengsten van de Buitenring. □□Het zal duidelijk zijn dat het niet eenvoudig is om de mate van onderschatting van kosten en de□overschatting van opbrengsten te kwantificeren. Het zal echter duidelijk zijn dat het totale effect op het resultaat van de MKBA vele tientallen miljoenen Euro`s zal bedragen. Een voorzichtige schatting van het totale effect leidt tot een noodzakelijke correctie op het resultaat van de MKBA van tussen de 100 en 300 miljoen Euro.□Bij de MKBA is uitgegaan van een zichtperiode tot 2100, terwijl de gehanteerde informatie loopt tot 2025. Als het zo uitkomt, kunnen we wel erg ver vooruit kijken! Dit leidt echter onvermijdelijk tot verkeerde conclusies aangezien vermeende opbrengsten kennelijk ook na 2025 gewoon doorlopen en met bepaalde doorlopende kosten geen rekening wordt gehouden. Bovendien zijn er wel gegevens beschikbaar over doorzettende krimp van de bevolking, welke de voorgespiegelde reistijdwinsten verder onder druk zetten
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.□□Het is gangbaar en voorschrift in MKBA's om alle

reistijdveranderingen, effecten op reisbetrouwbaarheid en robuustheid, en indirecte effecten te waarderen conform de toegepaste methodieken. Idem geldt voor de effecten van verkeersemissies, geluid, natuur en verkeersveiligheid. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03793

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ten aanzien van het schaalmodel is afgeweken van de richtlijnen, en is met het oog op de ligging van het project in de grensstreek, en het grensoverschrijdende karakter hiervan, het totale schaalniveau van het project als uitgangspunt gehanteerd. Effecten van de Buitenring die in het buitenland neerslaan zijn eveneens opgenomen in de MKBA.
Antwoord:	Het klopt dat op dit punt (onderbouwd) is afgeweken van de richtlijnen. Zowel de maatschappelijke kosten als de baten die in het buitenland 'neerslaan' zijn opgenomen in de MKBA. In de rapportage is dit ook toegelicht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03795

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbetering van de aansluiting van de A76 was ook zonder Buitenring noodzakelijk. Deze verbetering wordt nu op een oneigenlijke manier gekoppeld aan de aanleg van de Buitenring De berekening van het rendement van de Buitenring wordt hierdoor echter verstoord door de positieve bijdrage hieraan door het rendement van de aansluiting van de A76.□Hetzelfde geldt voor de koppeling van de Buitenring met de aanleg van de B258n. Het doorgaan van deze B258n is echter zeer twijfelachtig. Het Stadsbestuur van Aken is immers tegen de aanleg van de B258n. Ook hier geldt dat koppeling met B258n de rendementsberekening van de Buitenring ten onrechte positief beïnvloedt.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Deaansluiting Nuth als een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Met het oog hierop is geen aparte MKBA voor de aansluiting Nuth opgesteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het zal duidelijk zijn dat cliënt uitgesproken negatief is over de in opdracht van de provincie uitgevoerde MKBA.De uitgevoerde MKBA kan absoluut niet worden gebruikt om hiermee de beoogde investering in de Buitenring te rechtvaardigen. In verband hiermee dringt cliënt aan op een nieuw uit te voeren MKBA, gebaseerd op actuele gegevens en uitgangspunten, waarbij alle relevante kosten en slecht realistische opbrengsten in de berekening worden betrokken.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het POL2001 (provinciaal Omgevingsplan Limburg) is de corridor voor de aan te leggen Buitenring vastgelegd. Zoals de MER-commissie in haar advies heeft gemeld, betreft deze corridor echter geen CBB (concrete beleidsbeslissing). Dit advies, als onderdeel van de totale MER-adviezen integraal overgenomen door de provincie, had als doel om te bezien of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zouden zijn. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking worden gezien voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. De provincie heeft in strijd hiermee echter geweigerd om een mogelijk alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	De onderbouwing voor de corridor in het POL2001 wordt gevormd door het MER fase 1 uit 2001. De commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies aan dat de corridor juridisch nog niet vastligt en dat daarom aannemelijk moet worden gemaakt dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de begrenzing van de corridor nog steeds geldig zijn. Zij stelt daarmee dus niet dat er alternatieven buiten de corridor onderzocht moeten worden, zoals gesteld wordt door reclamant. Op basis van de uitgevoerde analyse is gebleken dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de afbakening van de corridor niet zijn gewijzigd, zie paragraaf 2.2.1 van de 2e Aanvulling MER.Ten aanzien van een alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet kan geconcludeerd worden dat het bestaande wegennet onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Reeds eerder, in juni 2008, heeft cliënt aan Gedeputeerde Staten kenbaar gemaakt dat er een of meer goede alternatieve tracés zijn, die niet alleen voor cliënt maar ook voor heel veel andere omwonenden van het geplande tracé tot geen of minder aantasting van hun woon- en leefklimaat zullen leiden.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het eerste alternatief van cliënt is om als onderdeel van de zgn. O + variant te kiezen voor de zgn. Born-variant. In deze variant kan het tracé van de Buitenring vanaf Nuth tot aan Brunssum-Haefland komen te vervallen. Cliënt stelt voor in plaats hiervan te kiezen voor de N297/B56n vanaf de A2 bij Bom tot aan de N274 en vervolgens de N274 te volgen tot aan het beoogde tracé van de Buitenring ter hoogte van Haefland/Brunssum. Via deze route, via dit alternatief is er sprake van een veel betere en vooral snellere aansluiting en ontsluiting van de regio Parkstad naar het westen en noorden toe.□Via deze route is bovendien een snelle verbinding tussen Parkstad en het Ruhrgebied mogelijk. Hiermee vervalt de noodzaak om het tracé volgens ontwerpplan van Nuth naar Brussum aan te leggen. Vanuit Sittard is de N276 een goed alternatief voor de ontsluiting en aansluiting vanuit die richting naar Parkstad toe. Door dat deel van het tracé vanaf Nuth naar Brunssum te laten vervallen, zou voorts een fikse kostenbesparing kunnen worden gerealiseerd Hierdoor kan ook de kosten/batenanalyse van de Buitenring (zie ook b.) gunstiger uitvallen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□In aanvulling daarop geldt dat de verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het verlengde van dit alternatief stelt cliënt nog een verlenging voor van de N276 tot de Rimburgerweg, hierdoor zal ook het Bodemplein in Brunssum worden ontlast, omdat verkeer van de Emmaweg richting Brunssum zuid-oost en/of Landgraaf kan kiezen voor de verlengde N276. Cliënt verwijst voor een beter inzicht in zijn voorgestelde alternatieven naar bijgaande kaart (zie bijlage 1). Deze alternatieven gecombineerd ook met een duidelijke en vroegtijdige bewegwijzering op de A2 moeten een betere en snellere ontsluiting en aansluiting richting Parkstad opleveren. De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden: belangrijke natuurgebieden, en daarmee recreatiegebieden, kunnen onaangetast en behouden bijven. Cliënt noemt het Geleenbeekdal (Kathagerbroek) en de Brunssummerheide die als Natura 2000-gebied een beschermd natuurgebied zijn. Ook de hoge landschappelijke waarde ten westen en noorden van Brunssum blijft behouden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In de tracénota/MER is voor de gemeente Brunssum een drietal alternatieven onderzocht

namelijk een noordelijk trace, een zuidelijk trace en en een trace dat het centrum van Brunssum kruist met een tunnel. Het door u voorgestelde alternatief sluit aan bij het zuidelijk alternatief dat reeds onderzocht is in het kader van de tracenota/MER. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak ontbreekt voor dit alternatief. Zowel de gemeente, Parkstad Limburg, JFC-headquarters en Waterschap hebben zich uitgesproken voor het noordelijk alternatief. Een belangrijk doel van de Buitenring is juist het verbeteren van de verkeersstructuur binnen Parkstad Limburg. Het realiseren van twee hoofdroutes in Brunssum voldoet niet aan dit doel. In het bestuurlijk voorkeurstrace worden zowel de N274 als de N276 goed aangesloten op de Buitenring die om Brunssum loopt terwijl in de voorgestelde oplossing het verkeer alsnog via de oostelijke dan wel westelijke zijde van Brunssum wordt geleid. Er wordt juist gepleit voor een duidelijke structuur binnen Parkstad en bundeling van het doorgaande verkeer op één hoofdroute ook ter ontlasting van de woongebieden. Hierbij is bestuurlijk de keuze gevallen op de noordelijke route. Tevens ontstaat de vraag op welke wijze de verlenging van de N276 wordt aangesloten op het noordelijk alternatief aangezien de Rimburgerweg in het voorliggende alternatief wordt afgesloten van het doorgaande verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ervan uitgaande dat de corridor zoals door de provincie opgenomen in het POL2001 nog geen rechtsgeldigheid heeft, en het feit dat er door de provincie nog geen serieus onderzoek is gedaan naar een alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet, dringt cliënt er bij de provincie op aan om een vergelijkend onderzoek te doen naar de Bom-variant als alternatief voor de Buitenring.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03848**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door het laten vervallen van het tracégedeelte van Nuth tot Brunssum/Haefland vervalt het wellicht meest problematische gedeelte van de Buitenring. Een voorzichtige schatting levert bovendien een besparing op van 30%.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03850

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tweede alternatief van cliënt is om de bij hem achter geplande Buitenring op te schuiven tot achter de "bult` in het agrarische terrein bij hem achter de woning. Door het tracé ca. 100 tot 200 meter op te schuiven, in ieder geval tot achter die bult, ontstaat een situatie waarbij cliënt geen zicht meer heeft op de Buitenring en hij aanzienlijk minder overlast van die Buitenring zal gaan ondervinden. Dat met dit alternatief het tracé van de Buitenring meer binnen het Landgoed van Kasteel Amstenrade komt te liggen, is minder belastend voor de burgers, waaronder cliënt, dan het tracé laten waar het nu gepland is volgens het ontwerpplan. De overweging van Gedeputeerde Staten dat doorkruising van dit Landgoed zo veel mogelijk voorkomen dient te worden, is voor cliënt geen overtuigend argument, en kan en mag niet opwegen tegen de voordelen die een verschuiving van het tracé in westelijke richting tot achter de bult heeft voor de omwonende burgers, waar cliënt er een van is. De bruikbaarheid van dat Landgoed is wellicht met een enkele (infra)voorziening voldoende te waarborgen Het woon- en leefklimaat van een groot aantal burgers dient altijd nog te prevaleren boven de bruikbaarheid van de agrarische percelen van een Landgoed.
Antwoord:	Het landgoed Amstenrade is aangewezen in het kader van de Natuurschoonwet en maakt onderdeel uit van zowel het nationaal landschap Zuid-Limburg als de rijksbufferzone tussen de stadsregio's Sittard-Geleen en Parkstad Limburg. Uit deze beschermingsregimes volgt dat aantasting van het landgoed zoveel mogelijk beperkt dient te worden. Daarnaast is vanuit een goede ruimtelijke ordening in het Inpassingsplan gekozen om het tracé van de BPL te bundelen met de overige stedelijke functies (bebouwing). Het aangedragen alternatieve tracé laat deze bundeling los, waardoor het tracé een grotere impact op het (beschermde) landschap heeft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03853

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aantasting woon- en leefklimaat omwonende trace Buitenring□In een publieke uitspraak van toenmalig minister van VROM mevrouw Kramer is gesteld , dat er in Nederland geen nieuwe autowegen zullen worden aangelegd op minder dan 200 meter van bewoonde gebieden. De aanleg van de Buitenring door en langs stedelijk gebied op vaak minder dan 100 meter van de bebouwing is in schrille tegenspraak met deze beleidsuitspraak van de Rijksoverheid. Vanwege de grove aantasting van woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de Buitenring verzoek ik u om deze reden het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	De provincie neemt dit onderdeel van uw zienswijze ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03860**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van geluidshinder. De geluidsbelasting voor de woning van cliënt blijft als gevolg van de aanleg van de Buitenring weliswaar binnen de door de Wet geluidhinder gestelde maximale voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar hierbij is toch wel een aantal kanttekeningen te plaatsen:□Ter plaatse is reeds sprake van een grote geluidsbelasting door het vliegverkeer van□AWACS-vliegtuigen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie van geluid, waarmee bij□de berekening van de geluidsbelasting geen rekening is gehouden; bij de geluidsbepaling□dient deze als aparte factor te worden meegenomen en kan niet worden gezien als□omgevingslawaai; Bovendien blijkt uit onderzoek dat is verricht in alle Berlijnse ziekenhuizen□(Bron: European Heart Journal Advance Access, 2005) dat langdurige blootstelling aan□verkeers- en vliegtuiglawaai 30 tot 50% verhoging van de kans op een hartinfarct oplevert.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op het inpassingsplan voor de buitenring is ter hoogte van het Amstenraderveld voorzien in een nieuw aan te leggen route voor langzaam verkeer. Met de extra geluidstoename met name veroorzaakt door bromfietsen is bij de berekening van de geluidsbelasting geen rekening gehouden.
Antwoord:	Bromfietsen zijn geen motorvoertuigen in de zin van de Wet geluidhinder. Het geluid vanwege bromfietsen is daarom terecht niet bij het akoestisch onderzoek betrokken. Van een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting op de gevel van de woning van reclamant is niet gebleken in het akoestisch onderzoek. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De woonwijk Amstenraderveld is gelegen onder aan de glooiing van het akkergebied van het landgoed van Amstenrade. Cliënt vraagt zich af of bij de geluidsberekeningen rekening is gehouden met deze specifieke ligging. Gevreesd wordt voor weerkaatsing (echo-werking) van geluid tegen het hellende landschap. Vastgesteld is in dit verband dat gesprekken van wandelaars op de Oud Amstenraderweg in het veld op ca 100 meter afstand van de tuin van cliënt afhankelijk van de wind bijna letterlijk kunnen worden gevolgd.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek is gehouden met het glooiende karakter van de omgeving waarin de BPL ingepast zal worden. Maaiveldverschillen kunnen een (akoestisch) effect hebben op de uitstraling van geluid van wegen naar de omgeving toe. Met de hoogteligging van de omgeving en de hoogteverschillen in het maaiveld is in het rekenmodel rekening gehouden in de vorm van aanwezige hoogtelijnen en hoogtepunten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03872

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Opvallend is dat in de Tweede Aanvulling MER behorende bij het Inpassingsplan Buitenring er bij de optimalisatie Amsteraderveld sprake is van een grote verbetering (++) met betrekking tot het aspect geluid. Het aantal geluidsgehinderden neemt sterk toe, en er treedt een ernstige verschuiving op ten aanzien van de mate van geluidhinder op geluidsbelaste woningen. Dit grote nadeel valt kennelijk weg tegen het kleiner geluidsbelaste oppervlak als gevolg van de ongelijkvloerse kruising met de N276. Vreemde rekenmethoden worden er gehanteerd!
Antwoord:	De beoordeling voor geluid is gedaan op de aspecten geluidsbelast oppervlak, geluidsbelaste woningen en gehinderen. Het geluidsbelast oppervlak neemt in de optimalisatie in de hoogste klasse af. Dit effect is positief. Voor het aantal geluidsbelaste woningen is in de hoogste klasse een toename berekend. Dit komt doordat de weg opschuift richting woningen in de woonwijk Amstenraderveld. Doordat het aantal geluidsbelaste woningen toeneemt neemt ook het aantal gehinderden toe. Onder tabel 4.20 staat aangegeven dat de effecten van de optimalisatie voor geluid negatief worden beoordeeld ten opzichte van het BVKA.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03877

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van uitstoot schadelijke stoffen. Hierbij zij opgemerkt dat de concentraties met betrekking tot luchtkwaliteit zouden zijn uitgewerkt voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. In afwijking met het advies van de MER-commissie (dat overigens integraal door de provincie is overgenomen) zijn de gegevens van de oude situatie in geen enkel ter inzage liggend stuk opgenomen, waardoor vergelijking niet mogelijk is.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03886**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ter plaatse is reeds sprake van een grote uitstoot van schadelijke stoffen door het vliegverkeer van AWACS-vliegtuigen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie van schadelijke stoffen, waarmee bij de berekening van de betreffende uitstoot geen rekening is gehouden. Bij de meting van de luchtkwaliteit dient de uitstoot door AWCS-vliegtuigen als aparte factor te worden meegenomen. Deze uitstoot kan niet worden gezien als achtergrondconcentratie.□□Ter plaatse is ook reeds sprake van een grote uitstoot van schadelijke stoffen door het□industriegebied Chemelot in Geleen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie van□schadelijke stoffen, waarmee bij de berekening van de betreffende uitstoot geen rekening is□gehouden.□□Met betrekking tot de uitstoot van fijnstof zijn onlangs nieuwe normen vastgesteld (factor PM 2,5). Uit de gegevens naar aanleiding van het Inpassingsplan is niet duidelijk hoe hiermee bij de berekening van betreffende uitstoot is rekening gehouden.□□De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden: het woon- en leefklimaat van zeer veel mensen in Vaesrade, Amstenrade, Hoensbroek, Brunssum en Merkelbeek blijft behouden. Er ontstaat geen overlast als gevolg van geluid, stank, fijnstof en beperking van uitzicht. Het behouden blijven van het bestaand woongenot leidt ongetwijfeld tot een beter algeheel psychisch en lichamelijk welbevinden van ook cliënt en zijn echtgenote.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Andere bronnen in de omgeving zijn verwerkt in de achtergrondconcentratie, en zijn dus betrokken in het onderzoek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden: met name ten westen van Brunssum kunnen belangrijke agrarische gebieden in stand blijven. Bij het eerste alternatief blijft het Landgoed bij het Kasteel Amstenrade geheel onaangeroerd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring worden belangrijke natuurgebieden aangetast cq. onherstelbaar vernietigd. Dit betreffen Natura 2000 gebieden en EHS gebieden. Dit zijn voor inwoners van Brunssum en omstreken, en dus ook voor cliënt, belangrijke recreatiegebieden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omdat de ter inzage liggende stukken voor wat betreft natuuronderzoek nog niet compleet zijn, ontneemt u burgers en maatschappelijke organisaties de mogelijkheid van inspraak. Bovendien ontzegt u Provinciale Staten de mogelijkheid tot een weloverwogen besluit omdat niet alle zienswijzen ten aanzien van dit onderwerp kunnen worden meegewogen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door cliënt is bij eerdere gelegenheden, o.a. als ingezonden reacties, aangegeven dat de Ladder van Verdaas en de zgn. ADC-toets met betrekking tot Natura 2000 en EHS-gebieden niet juist zijn gehanteerd. Voor deze gebieden geldt het nee-tenzij-principe. Omdat er wel degelijk alternatieven zijn voor het tracé volgens het Inpassingsplan, zou dit tracé conform dit principe helemaal niet voor een inpassingsplan in aanmerking moeten komen. In deze gevallen gaat het niet aan om als mitigerende maatregel voor te stellen op betreffende plaatsen de middenberm te laten vervallen om zodoende "natuur te beschermen". Vanwege de desastreuze ingreep in belangrijke natuurgebieden, welke gelden als belangrijke recreatiegebieden voor de bewoners van Parkstad, verzoek ik u het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het

gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03922**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Formele beginselen Uit artikel 2:4 Awb volgt dat een bestuursorgaan zonder vooringenomenheid dient te beslissen. In de artikelen 3:2, 3:9 en 3:13 Awb zijn onderdelen te vinden van het beginsel van de zorgvuldige voorbereiding. Zo hoort bij een zorgvuldige voorbereiding dat het bestuursorgaan zich actief opstelt voor wat betreft het vergaren van de (juiste) informatie. Dit kan door middel van het horen van de verzoeker of aanvrager, maar ook van andere belanghebbenden. De provincie onderkent, en schrijft dit ook met zo veel woorden, dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken. De rest zal klaar zijn als PS een besluit nemen op 8 oktober. Dat is nadat de termijn voor het indienen van zienswijzen is beeindigd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni

2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00715-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03940

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Formele beginselen In een vroeg stadium is door belangenorganisaties bij de provincie aangedrongen op een kosten/baten analyse. Pas gelijk met het inpassingsplan is een rapport hierover beschikbaar. Niet verwonderlijk als je naar de uitkomsten hiervan kijkt. Door het zomerreces van Provinciale Staten en Gemeenteraden is een maatschappelijk debat in Parkstad hierover niet meer mogelijk voordat het inpassingsplan op 8 oktober wellicht als hamerstuk wordt vastgesteld.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het MKBA-rapport heeft, evenals de benodigde overige stukken, gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn ter inzage gelegen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Formele beginselen□Geconstateerd wordt dat de provincie burgers en gemeenten onvoldoende heeft betrokken in de besluitvorming.
Antwoord:	Wij delen uw standpunt niet. Met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving zijn betrokkenen steeds geinformeerd over de ontwikkelingen in de besluitvorming. Alle benodigde stukken hebben gedurende de voorgeschreven termijn ter inzage gelegen, er heeft berichtgeving in de verschillende media plaatsgevonden en onder meer tijdens informatiemerkten op 2 en 3 juli 2010 zijn belangstellenden in de gelegenheid gesteld nadere informatie in te winnen. . □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Materiele beginselen In het geoptimaliseerde voorkeurstracé is er in vergelijking met het bestuurlijke voorkeurstracé sprake van een aanmerkelijke verschuiving van het beoogde tracé in zuidelijke richting dichter bij de bebouwing van Brunssum. Deze verschuiving wordt door de provincie aangemerkt als een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke tracé. Hoe in dit geval gesproken kan worden over verbetering is voor cliënt onbegrijpelijk. Van een evenwichtige belangenafweging is volgens hem dan ook geen sprake. De belangen van honderden gezinnen in Brunssum worden ondergeschikt gemaakt aan de belangen van één bewoonster van kasteel Amstenrade. Het niet doorkruisen van het Landgoed Amstenrade is kennelijk belangrijker dan de desastreuze ingreep op de leefbaarheid van honderden inwoners van Brunssum. De beginselen van gelijkheid, willekeur en evenredigheid worden door deze wijziging ernstig geweld aan gedaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Vertrouwensbeginsel Het terugverkopen door de Provincie aan de graaf van Amstenrade van gronden bestemd voor een aan te leggen weg, mag door burgers worden opgevat als een besluit van de provincie om de geplande weg niet aan te leggen. Door alsnog nieuwe plannen te ontwikkelen voor de Buitenring Parkstad heeft de Provincie het vertrouwensbeginsel, en daarmee de gerechtvaardigde verwachtingen van burgers geschaad.
Antwoord:	De provincie is steeds duidelijk geweest over het voornemen om de Buitenring te realiseren. Op geen enkel moment heeft de provincie de gerechtvaardigde verwachting gewekt dat van het plan zou worden afgezien. Van strijd met het vertrouwensbeginsel is dan ook geen sprake. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel De provincie heeft lange tijd verzuimd een deugdelijke motivering voor de realisering van de Buitenring te leveren. Burgers, maar vooral gemeenten zijn hierdoor niet in staat geweest een deugdelijke afweging te maken bij hun besluitvorming met betrekking tot de Buitenring. Eerst lang nadat gemeenten hun bevoegdheden met betrekking tot de Buitenring aan de Provincie hadden overgedragen is een - zij het dubieuze- Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse beschikbaar gekomen. De aanvankelijke weigering door de verantwoordelijke Gedeputeerde om te komen tot een MKBA kon niet worden gemotiveerd als zou hier redelijkerwijs geen behoefte aan bestaan. Door zijn aanvankelijke weigering heeft de Gedeputeerde echter niet aan zijn motiveringsplicht voldaan en het besluitvormingsproces hiermee op ongeoorloofde wijze beïnvloed.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Eindhoven R.H.M., Schanserweg 13 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Eindhoven R.H.M., Schanserweg 13 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Eindhoven R.H.M., Schanserweg 13 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op

gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Eindhoven R.H.M., Schanserweg 13 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Eindhoven R.H.M., Schanserweg 13 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00717-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00717-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03174**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00717-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: 00717-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03183

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00717-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03187

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00717-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	NIjman R.J.J., Knieberglaan 9 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	U neemt eerst vergaande beslissingen over een van de grootste investeringen in Parkstad, met vergaande gevolgen voor de kwaliteit van de woon- en leef omgeving voor grote delen van Parkstad en mijn wijk de Kling in Brunssum in het bijzonder. Daarna wordt de burger een zienswijze gevraagd. In het proces leidend tot het ontwerp-Inpassingsplan heeft u de MERcommissie niet meer ingeschakeld. Formeel juridisch, mogelijk gemaakt door de Crisis- en herstelwet, kan dat procedureel. Maar in het licht van de brede belangen die ons als burger raken bij dit project en de grote twijfels over het nut en noodzaak van de Buitenring in het kader van het door u gestelde economische belang, valt sterk te betwijfelen of u zorgvuldig met de belangen van de burgers in Parkstad omgaat. Veel burgers en belangenorganisaties hebben reeds goed geargumenteerde bezwaren geuit, maar u doet hier weinig mee. Het heeft u in ieder geval niet aangezet tot een zorgvuldigere afweging van andere alternatieven voor de huidige plannen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Gelet op het voorgaande zijn wij van oordeel dat het besluit zorgvuldig is voorbereid en is voorzien van een draagkrachtige motivering.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00718-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03181

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw informatie over de doelstelling (nut en noodzaak) van de Buitenring, wijzigt in een□opvallend snel tempo, zonder dat hier goed gecommuniceerd wordt naar de burger, voorzien□van goed onderbouwde argumenten.
Antwoord:	De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00718-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03184

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de Buitenring wordt de regio Parkstad als het ware ingeklemd en is er geen open□verbinding meer met de groene gebieden in Parkstad.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving aan weerszijden van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Parkstadgemeenten Brunssum en Onderbanken (Merkelbeek, Bingelrade, Schinveld)□hebben momenteel een kleine onbebouwde bufferzone tussen hun kernen (net zoals o.a. bij□Amstenrade en Nuth). Door de komst van de Buitenring wordt deze onbebouwde bufferzone□weggenomen.
Antwoord:	De onbebouwde bufferzone zonder woningen blijft onbebouwd in de zin dat er geen woningen komen. De inpassing van de Buitenring is zodanig ontworpen dat alle wet- en regelgeving in acht wordt genomen en de overlast voor de omgeving geminimaliseerd wordt □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□□

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Parkstad kent mooie natuurgebieden, waaronder Natura 2000 gebieden. Ik dacht toch dat deze niet aangetast mogen worden? De Buitenring tast deze gebieden duurzaam en onherstelbaar aan en versnippert het redelijk aaneengesloten karakter van de natuur in Parkstad.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Ten aanzien van N2000 gebieden kan nog specifiek vermeld worden dat hiervoor een aparte vergunningprocedure wordt doorlopen in het kader van Natuurbeschermingswet 1998. Hierbij wordt een uitvoerige en zware toetsing uitgevoerd met de centrale vraag of de betreffende natuurwaarden (instandhoudingsdoelstellingen) in gevaar komen. Bij significante aantasting dient een ADC-toets uitgevoerd te worden, waarbij het gebrek aan alternatieven, dwingende redenen van groot openbaar belang en afdoende compensatie aan de orde moet zijn. De provincie is hier goed van op de hoogte en heeft voor dit doel een Passende beoordeling laten uitvoeren. Daaruit is gebleken dat de natuurwaarden niet in gevaar komen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De fietsknooppuntenroute in Parkstad en zeker in onze regio (Brunssum/Onderbanken) wordt veel minder aantrekkelijk. Ik wil u adviseren eens een fietstocht te maken met de plantekeningen in de hand. Ik fiets en wandel veel in deze regio, maar dat plezier zal mij ontnomen worden. Ik heb nog een voorbeeld voor u, waarbij ik u wil uitnodigen om eens de proef op de som te nemen. Ga naar de Julianastraat in Bingelrade, laat uw auto daar ergens staan en sla te voet eens een zijweggetje in door het glooiende veld met mooie graften. Als u geluk heeft komt er geen AWACS over en begrijpt u misschien waarom dat beetje stilte zwaarder zou moeten wegen dat een meer dan 300 miljoen (!!) kostende autobaan die soms slechts enkele minuten tijdwinst oplevert
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00718-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05427

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Parkstad staat al bekend als een regio met een zeer slechte luchtkwaliteit, daarnaast is er zeer veel geluid- en stankoverlast door de AWACS, zeker in de wijk waar ik woon. Wij wonen midden onder deaanvliegroute van de AWACS, de zelfde plek waar ook de Buitenring in onze regio gepland is. • Door de Buitenring zal het milieu in onze wijk extra belast worden, naast de reeds gememoreerde overlast van de AWACS. De Buitenring zal een extra uitstoot veroorzaken van CO2, PAK`s en fijnstof, vergezeld van extra lawaai. Zeker in onze wijk zal, door de gebruikelijke windrichting, het verkeersgeluid van de Buitenring ver doordringen. • Ik verwacht dat de bloedwaarden van mensen die wonen in wijken direct aan de Buitenring, sterk verhoogde PAK-waarden gaan vertonen, zoals ook in Maastricht bij de stadssnelweg het geval is. Ik adviseer u in het kader van de volksgezondheid om vooraf metingen te verrichten bij burgers in deze `bedreigde` gebieden, zodat achteraf de verschillen zichtbaar aangetoond kunnen worden. Ik denk dat hier veel burgers toe bereid zullen zijn. • Door het extra sluipverkeer tussen Bingelrade, Merkelbeek en Schinveld en Brunssum (in verband met het dagelijkse verkeer ivm winkelen, artsbezoek, onderwijs etc) zal er meer belasting van het milieu optreden in onze wijk en de buurwijk Klingbemden. Dit dagelijkse verkeer zal nooit gebruik maken van de Buitenring, maar zal wel een weg zoeken door onze wijk heen naar de plaats van bestemming. • De Buitenring zal de gezondheid van de burgers in Parkstad, die al behoort tot de slechtste van Nederland, verder aantasten. Mijn zoontje heeft astma en de verwachte extra luchtvervuiling zal hem zeker niet ten goede komen. • Uw `milieubeleid` is erg onbetrouwbaar. Ik licht dit graag nader toe. In het `AWACS-dossier` erkent u de overlast en zegt u toe iets te willen doen aan de geluidshinder.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het verkeersmodel is rekening gehouden met mogelijk sluipverkeer, deze cijfers zijn tevens in het rekenmodel voor geluid en luchtkwaliteit toegepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersoverlast, aantasting verkeersveiligheid in de wijk□In uw huidig plan wordt de Merkelbeekerstraat in Brunssum in onze wijk afgesloten voor doorgaand verkeer. Het voornoemde intergemeentelijke sluipverkeer (Brunssum-Onderbanken v.v.) gaat vanaf de rotonde Merkelbeekerstraat/Kennedylaan de wijk Klingbemden in. Dit betekent véél meer verkeer pal langs ons huis: kinderen kunnen niet meer op straat spelen (nu 30-km zone), de route naar school wordt nog gevaarlijker (de Merkelbeekerstraat is nu al te smal voor het vele verkeer dat er vaak te hard rijdt en op de voornoemde rotonde zijn al diverse keren kinderen aangereden en het is gewoon wachten op het eerste dodelijke ongeluk.□U kunt beter investeren in het oplossen van dit soort knelpunten en daar zorgen voor verbreding van wegen en fietspaden.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van de Klingbemden, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt verder dat op de rotonde Merkelbeekerstraat-Kennedylaan een verkeersafname te verwachten is in de situatie met Buitenring Parkstad Limburg ten opzichte van de situatie zonder Buitenring Parkstad Limburg. De Buitenring zorgt hier dus tevens voor een verlichting van de verkeersproblematiek op de door de reclamant genoemde locatie□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Economische effecten Buitenring Als ik uw stukken goed lees, is het economisch belang van de Buitenring het belangrijkste argument voor de aanleg ervan. Parkstad heeft een sterke toeristisch/recreatieve infrastructuur in met name Kerkrade en Landgraaf. Deze gemeenten zijn goed bereikbaar via de stadssnelweg langs Heerlen (A76). De noodzaak om de Buitenring aan te leggen omdat de oostflank van Parkstad ontsloten moet worden is niet aan de orde. Er zijn betere alternatieven aanwezig voor de ontsluiting, als die noodzakelijk is. Namelijk vanaf Born is er nu een aansluiting via Duitsland naar de oostflank van Parkstad. Ik kom geen enkele onderzoek tegen waarin dit alternatief onderzocht is. Het is een illusie dat de Buitenring grote economische effecten teweeg gaat brengen in Parkstad. Op Macro (Limburg) niveau concentreert zich de economische bedrijvigheid in Limburg, vanuit het Zuiden gezien, vanaf Maastricht langs vliegveld Maastricht/Aachen Airport naar de Westelijke Mijnstreek naar Noord-Limburg toe. Het vestigen van bedrijven in Parkstad zal weinig impuls krijgen door de Buitenring aangezien er nu reeds veel bedrijventerreinen, versnipperd verspreid, zijn in Parkstad met een behoorlijke leegstand. Er is een laag opleidingsniveau in Parkstad, de gezondheid is er het slechtste van heel Limburg, onderwijsinstellingen trekken weg door de ontgroening en de bevolking is sterk vergrijsd. Allemaal argumenten die niet aantrekkelijk zijn om je er als bedrijf te vestigen. Met name Brunssum zou nu net een aantrekkelijke woon- en leefomgeving moeten zijn, voor de burgers die elders werken. Werd enige tijd geleden gecommuniceerd dat er grote economische effecten te verwachten waren door de aanleg van de Buitenring, 3.000 tot 5.000 banen op de Oostflank mede door een impuls van nieuwe toeristisch/recreatieve activiteiten , wordt momenteel nog gesproken van slechts 180 banen. Dit in de wetenschap dat destijds sprake was van een investeringsom vang in de Buitenring van 85 miljoen euro. Nu zijn de kosten bijna verviervoudigd (en het einde is nog niet in zicht), bij een fors neerwaarts bijgesteld banengroei. Daarnaast zijn de toeristisch/recreatieve ambities aan de Oostflank verdwenen (die pasten nog bij het karakter van Parkstad) en zijn deze vervangen door een zwaar vervuilend industrieterrein met wederom te verwachten negatieve milieueffecten (o.a. stankoverlast).
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: - Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? - Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de

bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00718-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05437

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Orbons-Meerten M., Rooseveltstraat 7 6441JM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Planschade□Ik verwacht dat door de aanleg van de Buitenring de woningprijs in onze wijk, maar zeker ook in heel Parkstad zal dalen. Parkstad heeft op dit moment al een instabiele woonmarkt en alle negatieve effecten op de leefomgeving zullen een verdere druk op de verkoopprijs van woningen veroorzaken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00719-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leunissen J.J., Achter den Hof 23 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel van bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast doorfijnstof en lichtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen.□Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting.□In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen:□- openbare verlichting van de weg□- hinder door verlichting van voertuigen□Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen.□De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling.□Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00719-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leunissen J.J., Achter den Hof 23 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijdt ik schade door de waarvermindering van mijn woning die de aanleg van de weg veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast. We hebben al geluidsoverlast van de Awacs!□Geluidsoverschrijding! Men weet nu al dat men de toegestane 48 dec gaat overschrijden!□Milieuvervuiling! Productie van fijnstof. Slecht voor de gezondheid!□Veiligheid in de wijk Klingbemden gaat verloren door realisatie van een brug over de Buitenring toename verkeer in de wijk□Weg veiligheid□Weg rust □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ De geluidsbelasting op de gevel van de woning van de reclamant (Klingbemden 187 te Brunssum) is veel lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.□□Er is geen aanleiding om aan te nemen dat het inpassingsplan leidt tot een verkeersonveilige situatie. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik keer mij tegen de aantasting van de natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	+/- 20 jaar geleden werd de weg in Klingbemden richting industrieterrein van de Haefland afgesloten, i.v.m. sluipverkeer met de realisatie van een brug wordt deze maatregel teniet gedaan□□Er bestaat reeds een aansluiting op de A2 bij Born via de N274 van Schinveld richting Koningsbosch (2e rotonde links af)
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling daarop geldt dat het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering van de woning
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Worden slecht 3 knelpunten opgeheven, komen zelf knelpunten bij□□Reistijd winst levert slechts enkele minuten op
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans-Stevelmans M.E.G., Klingbemden 187 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	"Toename arbeidplaatsen is zeer weinig" "Levert nauwelijks een bijdrage aan toerisme recreatieve en economische ontwikkeling" "Door vergrijzing en ontgroening steeds minder mensen in Parkstad" "Kost honderden miljoenen belastinggeld
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik vind het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen. Tenslotte vind ik dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het□onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Zoals in de conclusie van het rapport `second opinion Tracénota/MER-UVS` wordt opgemerkt heeft deze `quickscan` zich beperkt tot de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkastad Limburg en B258n. Na deze Inmiddels is onder andere een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. □□Eveneens is door de provicie het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA (ECORYS) waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□□Deze aanvullende rapporten zijn niet meegenomen in de beoordeling van het second-opinion advies, zodat de conclusies uit dit rapport niet juist zijn.□□Voorstel: dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheden die het bestaande wegennet biedt om de geconstateerde problemen op te lossen. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënte ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: - Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? - Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van het inpassingsplan heeft GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid betracht. Ik wijs op het volgende.□□- pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL;
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënte -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Cliënte stelt dat onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien stelt cliënte dat, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende `Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij hel ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhoud ing leidt. Op basis hiervan kunnen cliënten niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg, De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. Bovendien, mocht deze ontsluiting er wel komen zou dit leiden tot een grote toename van het verkeer; hieronder veel sluipverkeer dat op deze wijze de tol van de Duitse autowegen zal ontwijken.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ `In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht. □
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april

2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00723-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03266

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/ luchtverontreiniging□Cliénte verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d 7 april 2010 (zaaknummer 2Q0806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke venkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aïdus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënte nog mogetijk om redeijk ongestoord in haar achtertuin te zitten; niet de komst van de Buitenring, en de hiermee gepaard gaande toename van verkeersbewegingen, zal d'it onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook steent voor haar gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënte stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De Vogelzankweg wordt gewijzigd aangesloten op de Hoogstraat. Voor de Vogelzankweg□is onderzocht of sprake is van een reconstructie. Er zijn geen woningen of geluidsgevoelige bestemmingen met een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar maatregelen is daardoor niet aan de orde. Hogere waarden hoeven niet vastgesteld te worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven ven een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van éér» zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buiten ring en zal zeker wonden geconfronteerd met deze pieknoncentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënte. Als gevolg van de Buitenring Komt er-een vijfbaans oprit te liggen op 25 meter afstand van de woning van cliënte. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cHënt langsrijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bf) voor cliënte. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het getuid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tenslotte wenst cliente op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00724-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meessen J.P.J., De Kloes 9 6436EV te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Als eerste wil ik daarom nogmaals de nut en noodzaak van de Buitenring in zijn algemeenheid ter discussie stellen. De MER-commissie stelde in haar toetsingsadvies duidelijk vast dat nut en noodzaak onvoldoende zijn aangetoond. Naar aanleiding van dit advies heeft de provincie lange tijd niks concreets gedaan en allerlei niet meetbare ideeën bedacht waarom de Buitenring goed zou zijn voor de regio Parkstad, zoals het situeren van een nieuw voetbalstadion langs de weg tot het verkopen van de weg aan de regio als een `toeristische attractie` door het mooie gebied. Om toch enige onderbouwing te krijgen is uiteindelijk een opdracht aan het bureau Ecorys verleend om nut en noodzaak aan te tonen. In het begin van dit jaar was er namelijk nog steeds geen concrete onderbouwing van nut en noodzaak. Volgens het opgestelde rapport (artikel Dagblad de Limburg 17 juni) zouden de baten (€ 377 min) 10 % meer zijn dan de kosten (€ 337 min). De belangrijkste baten bestaan volgens dit rapport uit tijdwinst, terwijl gelijkertijd gesteld wordt dat het vaak slechts enkele minuten bedraagt. Tevens stelt het rapport dat de Buitenring Parkstad niet een enorme extra boost aan de toeristische sector zal geven aangezien deze sector al zijn eigen ontwikkeling kent. Dit terwijl de gemeenten en de provincie het stimuleren van de toeristische sector lange tijd als een belangrijke reden voor de aanleg van de Buitenring Parkstad hebben aangevoerd." Het rapport gaat volgens het artikel verder in op elementen als verkeersveiligheid, extra werkgelegenheid (ca. 180 nieuwe banen) en op punten in de regio een verbetering van de leefbaarheid, terwijl dit langs het tracé door extra uitstoot zal verslechteren. Op 25 juni 2010 ben ik naar de gemeente Schinnen gegaan om de diverse stukken in te kijken en met name het rapport omtrent nut en noodzaak. Ik ben bij de gemeente Schinnen te woord gestaan door de heer Houben. Het rapport omtrent nut en noodzaak bleek echter niet ter inzage te liggen, het was niet aanwezig en het stond niet op de lijst met ter inzage liggende stukken. Het hele proces omtrent nut en noodzaak geeft dan ook in mijn beleving weer dat er gerekend is naar een positieve uitkomst van nut en noodzaak. Het aantonen van nut en noodzaak zou toch de start van elke nieuw plan voor een weg moeten zijn en niet achteraf erbij gerekend moeten worden?" Het feit dat er enkele verkeerskundige knelpunten zijn in de regio Parkstad zal ik niet ontkennen, echter het oplossen van deze knelpunten met een autoweg is in mijn beleving buiten alle proporties, zeker gezien de huidige situatie met tal van bezuinigingen. Tevens zal de afname van de bevolking in de regio in de toekomst een afvlakking van de mobiliteitsgroei dan wel een daling veroorzaken. Vanwege deze te verwachten afname van mobiliteitsbewegingen is er geen noodzaak voor aanleg van de Buitenring, of zou op zijn minst de vorm van 2x2 rijstroken met vluchtstroken dienen te veranderen in een versoberde uitvoering".
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00724-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meessen J.P.J., De Kloes 9 6436EV te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Kijkend naar mijn persoonlijke leefomgeving wil ik ageren tegen de aanleg op grond van een afname van mijn huidige leefniveau, woon- en leefgenot, gezondheidstoestand en bereikbaarheid van mijn woning als gevolg van een aantasting van het milieu, het leefmilieu, de leefomgeving, een toename van de geluidsoverlast en een verslechtering van de luchtkwaliteit met als gevolg een verslechtering van de algemene gezondheidstoestand van mij en mijn vrouw. Uit de ter inzage liggende rapporten blijkt dat de Buitenring Parkstad op slechts enkele meters van mijn huis (verdiept aangelegd) zal gaan worden. De toename van geluidsemissie zal minimaal 3 dB zijn, een toename van stikstofdioxide, een toename van fijnstof en andere uitlaatgassen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00724-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meessen J.P.J., De Kloes 9 6436EV te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens zal het landschap in ernstige mate worden aangetast door de aanleg van geluidsschermen. Kijkend naar de toegangswegen naar mijn woning is op de Hommerter Allee een meer dan verdubbeling van de intensiteit zichtbaar (van 876 mvt naar 2290 mvt). Mijn woning en woonwijk zullen dus eerder slechter bereikbaar zijn dan beter, buiten het feit dat ik me afvraag of de betreffende weg op deze capaciteit berekend is en hier veel passerende kinderen zijn met alle veiligheidsrisico`s van dien. De vraag is of de toegenomen verkeersveiligheidsrisico`s in de kosten-baten analyse zijn meegenomen. De verdiepte ligging van de Buitenring Parkstad ter plaatse van mijn woning aan De Kloes te Amstenrade is dan ook onvoldoende om verslechtering van de gezondheidstoestand, het leefmilieu, het leefgenot en de lokale bereikbaarheid te voorkomen".
Antwoord:	Op de Hommerter Allee zal geen sprake zijn van een toename van verkeer als gevolg van de Buitenring, maar juist van een afname. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, sprake van een identieke ontsluiting van de woonwijk. De bereikbaarheid voor de woonwijk gaat er daardoor niet op achteruit en ook de verkeersveiligheid in deze straat zal niet in het geding zijn.□□Omdat de Buitenring hier ruim vier meter verdiept ligt kan ter hoogte van de Hommeterweg volstaan worden met geluidwerende voorzieningen met en hoogte van 2 meter. Daar war voldoende ruimte beschikbaar is zal deze voorziening bestaan uit een grondwal met aan de woonzijde een talud van 1 op 3 tot 1 op 5. Waar de ruimte voor een dergelijke grondwal ontbreekt zal een scherm met een hogte van 2 meter moeten woren geplaatst□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00724-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meessen J.P.J., De Kloes 9 6436EV te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De voorgestane ontwikkelingen zullen daarnaast leiden tot een aanzienlijke waardevermindering van mijn woning. Indien onverhoopt tot aanleg wordt besloten zouden mijn vrouw en ik dan ook financieel gecompenseerd dienen te worden voor deze nadelige gevolgen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Andere maatregelen zouden de geluidsoverlast meer kunnen beperken. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03242**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaasdie genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke

kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spronk J., Schanserweg 4 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Andere maatregelen zouden leiden tot een grotere beperking van de geluidsbelasting. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke

kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oerlemans J.W.G., Schanserweg 16 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Voor wat betreft het bestuursakkoord van 2005 wordt opgemerkt dat de inrichting van de wijk Amstenrade hierin niet wordt geregeld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zullen alle onderzoeken die zijn geactualiseerd worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt, zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige ananlyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00728-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03410

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Biesmans W.M.P., Houtduiflaan 14 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00729-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 03250

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hopende dat U het me niet euvel duidt om, als de beroemde turborotonde Nuth gereed zal zijn, ik daar, gaande richting Brunssum, Landgraaf, Kerkrade en zelfs naar Heerlen, komende uit mijn wijk Maria- Gewanden Hoensbroek, geen gebruik van wens te maken. Ik heb nl. een broertje dood aan omrijden en zeer zeker aan veel omrijden. Ook al zou het, hetgeen ik ernstig betwijfel gezien de vele kilometers die ik zou moeten omrijden, sneller zijn.
Antwoord:	De Buitenring inclusief aansluiting Nuth heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren. Uit de verkeersanalyses (deelrapport 4A Verkeerkundig Onderzoek) en het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de reistijden over diverse verkeersrelaties ten gevolge van de Buitenring afnemen. Dit laat echter onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring inclusief aansluiting Nuth voor een toename van de reistijden kan zorgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00729-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **03252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	IJkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Neem ik nog niet eens in ogenschouw de stoplichten bij Avantis en de vele wegversmallingen, die ongetwijfeld remmend zullen werken op de doorstroming van de Buitenring Parkstad Limburg. Plus de verkeersveiligheid zal hierdoor echt niet toenemen, volgens jullie inschatting wordt het drukker => dus meer ongelukken en meer vertragingen. De enige oplossing om jullie gestelde doelen te bereiken is minder verkeer en daar voorziet dit plan totaal niet in.
Antwoord:	Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voor de in het inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis is de B258n randvoorwaardelijk. Het verkeersplein bij Avantis zal zonder de B258n naar verwachting een verdubbeling van de verkeersintensiteiten krijgen op de route Buitenring-N281-A76 en vice versa. Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten echter de meest sobere en doelmatige oplossing. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth, zou waarschijnlijk in de verkeersafwikkeling kunnen voorzien, maar in dat geval kan geen sprake meer zijn van vijf aansluitende takken. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties.□□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-

batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00731-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03263

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een tweebaans 80 km/u weg zou voldoende zijn.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Buitenring zal geen oplossing bieden voor de verkeersknelpunten. Daarnaast zal de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid niet toenemen, want elders zal een knelpunt/ bottleneck komen. De gebruikte verkeersmodellen zijn niet juist.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De Buitenring zal een oplossing bieden voor de bestaande knelpunten, verkeersonveiligheid en onbereikbaarheid. Voor de gebruikte verkeersmodellen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De oplossing voor de verkeersproblemen is een goed openbaar vervoer.
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De kosten-/baten analyse is niet juist. De kosten zullen enorm de pan uit reizen: we begonnen met 135 miljoen en bijna nu al 3x zoveel en er is nog geen mm asfalt aangelegd. Toerisme en economie als doelstellingen voor het realiseren van de Buitenring is onzin. We hebben nu al 73.000 m2 leegstand in onze regio en er komt door krimp nog eens 60.000 m2 bij.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een van de pijlers ter motivatie was de B258. Nu deze niet doorgaat zou dit plan alleen hier om al ook heroverwogen moeten worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel Hierboven al duidelijk geadstrueerd: de Provincie is onzorgvuldig en inconsistent in het beleid inzake deze weg naar bewoners toe.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Opvallend is dat de realisatiedatum niet wijzigt, wel dat de kosten enorm op lopen, er komt een□gigantisch deelproject bij (knooppunt Nuth), allerlei onderzoeken moeten nog gedaan worden maar in 2015, zoals gesteld in den beginne, ligt de weg er. Bevreemdend.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. □□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling

van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Gezien het voorgaande is het Inpassingsplan zorgvuldig voorbereid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00732-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03342

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ook de mogelijke andere oplossingen zijn onvoldoende onderzocht, ik noem slechts één mogelijkheid: gebruik makend van de N298 tot na de Vaesraderbosweg en dan achter de begraafplaats.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De (cumulerende) geluidsbelasting van de AWACS is niet meegenomen bij de vaststelling van de Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwekt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie MER geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03354**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik verwacht een (verdere) overschrijding van de luchtkwaliteit (PM10 en PM2,5, NOx) door de realisatie van de BPL.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De inhoudelijke onderbouwing met betrekking tot stikstofdepositie is inconsistent waarmee de benodigde belangenafweging onvoldoende is.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De leefomgeving wordt door de keuze van het tracé aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er is een groot verlies aan natuur, waarmee door de provincie onzorgvuldig mee wordt omgegaan door de provincie.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Mij bekruipt steeds meer het gevoel dat deze ring er moet komen, links om of rechts om. En niet zozeer om de argumenten die aan gedragen worden, zijn niet valide.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Enig rekenwerk van mijn kant. De Ring wordt 26 km lang, ergens in één van de documenten lees ik 24 komma nog wat km. Maar goed, rond ik het ietwat af. Dit betekent dus met 100 km/uur t.o.v. 80 km/uur een tijdswinst van om en nabij de 4 minuten. Niet echt wereldschokkend zou ik nu al willen zeggen. Echter het zou in dat geval (dus vanaf begin BPL tot aan het einde) dan slimmer zijn om de A76 te nemen, 100 km/uur en een heel stuk korter. Dus stel dat gemiddeld de Ring 13 km wordt gebruikt, dan is de tijdswinst om en nabij de twee minuten. Dus wat wil ik hiermede zeggen: de tijdswinst die men verkrijgt door deze weg 100 km/uur te maken is te verwaarlozen. Nog sterker, toeristisch gezien zou misschien zelfs wel 50 km/uur wenselijker zijn.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. Een van deze doelstellingen is de tijdswinst. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een belangrijke overweging voor dit plan zou het ontbreken van een goede wegenstructuur zijn. Wat is goed? En wat ligt er al? De N298, N582, N581, N276, N274, N299, N298, N300, N281, A79, L231 en de Binnenring.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00732-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik vrees financieel gezien dat de kosten op zullen lopen zoals bij de Betuwelijn het geval is. Het gebeurt nu al, zonder één stukje asfalt alweer 65 miljoen duurder en we zijn er nog lang niet.
Antwoord:	De kostenstijging is geheel te wijten aan het toevoegen van Aansluiting Nuth aan het project Buitenring en prijsindexering. Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-

batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00733-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03282

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls-Huisman J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00736-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lambrechts Janssen N.M.J., Klingbemden 179 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00736-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lambrechts Janssen N.M.J., Klingbemden 179 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00736-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lambrechts Janssen N.M.J., Klingbemden 179 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu zeer goed wonen in een mooie, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00736-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lambrechts Janssen N.M.J., Klingbemden 179 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde MerkelbeEkerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde MerkelbeEkerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00736-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lambrechts Janssen N.M.J., Klingbemden 179 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 1 57 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar mei de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroutc tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproutc via on/e woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade. Amstenradc en Merkclbcck met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.
	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.
	Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03352**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00737-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls H.J.M., Knieberglaan 2 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij wonen aan de "oude" Nutherweg, maar krijgen aan de achterzijde van ons perceel de nieuwe afrit van de snelweg en aansluiting op de buitenring en een nieuwe Nutherweg. (…) U begrijpt dus dat we niet van ongewenste indringers of bezoekers houden. Wanneer er echter een straat aan de achterzijde komt zullen wij dus bereikbaar zijn voor jan en alleman. Hiervoor zullen we dus maatregelen moeten treffen met alle kosten die daarbij zullen komen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als tweede argument zou ik de geluidoverlast willen aandragen. Er gaat uiteraard een gigantische hoeveelheid verkeer over deze nieuwe Nutherweg rijden, aangezien dit een verbinding is met industrieterrein *De Horzel` in Nuth en aangezien de op- en afritten van de A76 van Schinnen helemaal vervallen. Aan de achterzijde hebben we nu de snelweg (met een forse beukenhaag ernaast aan onze zijde van de snelweg, maar daar komt een weg (met geluiswal) en vervolgens nog een weg. Het geluid van deze nieuwe Nutherweg zal vele malen harder zijn door de weerkaatsing tegen de geluidwal richting ons perceel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten derde zal de voorzijde (de oude Nutherweg) naar alle waarschijnlijkheid een sluiproute worden voor verkeer richting Aalbeek/Hulsberg etc. Via de Vloedsgraaf is dit veel sneller dan via de nieuwe Nutherweg en aangezien de oude Nutherweg veel drukker is zodra er een file staat voor de afrit Nuth op de snelweg, zal deze weg echt wel gevonden gaan worden in de nieuwe situatie en als sluitroute benut gaan worden.
Antwoord:	De bestaande Nutherweg zal fysiek worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het verkeer ook daadwerkelijk de verlegde Nutherweg zal gaan gebruikten. De bestaande Nutherweg is dan een bestemmingsstraat die de aldaar gelegen woningen ontsluit en daarnaast een functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaand fietsverkeer. Aangezien de route via de Vloedsgraaf voor verkeer tussen de nieuwe A76 aansluiting Nuth en Aalbeek/Hulsberg ons inziens niet voor de hand ligt, verwachten wij geen substantiële hoeveelheden sluipverkeer via de Vloedsgraaf ten gevolge van de Buitenring inclusief aansluiting Nuth en het wegvallen van de A76 aansluiting Schinnen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als vierde wil ik nog aanhalen, dat onze bereikbaarheid veel slechter zal worden vergeleken met de huidige situatie. Wij hebben een bedrijf en diverse leveranciers komen bij ons afleveren, maar nu zal er omgereden moeten worden en of dit kosteloos blijft, is nog maar de vraag. Hierover zullen we te zijner tijd meer weten.
Antwoord:	De Buitenring inclusief aansluiting Nuth heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren. Uit de verkeersanalyses (deelrapport 4A Verkeerkundig Onderzoek) en het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de reistijden over diverse verkeersrelaties ten gevolge van de Buitenring afnemen. Dit laat echter onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring inclusief aansluiting Nuth voor een toename van de reistijden kan zorgen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar onze mening zou de bestaande Nutherweg doodlopend gemaakt moeten worden (m.u.v.□fietsers en voetgangers) en de Vloedsgraaf bereikbaar maken via de nieuwe Nutherweg.□Tevens zou de geluidswal tussen de nieuwe Nutherweg en de percelen van de bestaande□Nutherweg geplaatst moeten worden en niet tussen de nieuwe afrit en nieuwe Nutherweg.
Antwoord:	De bestaande Nutherweg zal fysiek worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het verkeer ook daadwerkelijk de verlegde Nutherweg zal gaan gebruikten. De bestaande Nutherweg is dan een bestemmingsstraat die de aldaar gelegen woningen ontsluit en daarnaast een functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaand fietsverkeer.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thistlethwaite P., Merkelbeekerstraat 29 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thistlethwaite P., Merkelbeekerstraat 29 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat hel voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van dc/c straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie; de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thistlethwaite P., Merkelbeekerstraat 29 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thistlethwaite P., Merkelbeekerstraat 29 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcschcrming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thistlethwaite P., Merkelbeekerstraat 29 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingclrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00740-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters P.M. ., Apollolaan 13 6373HA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast: Mijn woning staat op nog geen 100 meter verwijderd van geplande Buitenring (Apollolaan). De geluidwerende laag van het type B zal onvoldoende zijn om geluidsoverlast te voorkomen. Ook de genoemde verhoging zal een geluidstoename met zich meebrengen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00740-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters P.M. ., Apollolaan 13 6373HA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging: Het fijnstof en uitlaatgas zal een negatief effect hebben op onze gezondheid en die van onze kinderen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00740-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters P.M. ., Apollolaan 13 6373HA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning: Mijn woning zal in waarde verminderen door de stank- en lawaaioverlast van de Buitenring.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00740-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters P.M. ., Apollolaan 13 6373HA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut/Noodzaak aanleg buitenring: Tenslotte vraag ik mij af er voldoende bewijs is dat een ingrijpende aangelegenheid in het landschap en in het woongenot van mensen het beoogde effect zal sorteren. Zo ja, dan zou ik graag inzage hebben in dit bewijs, waarbij niet wordt uitgegaan van assumties, maar van harde cijfers.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.□□
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggenden fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal verkeer zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklare

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt, zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Grefen H., Eisenhowerstraat 6 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Specifiek: In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 á 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van Geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name, omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.: Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra`s);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.
	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.
	Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 het ontbreken van nut en noodzaak).□□Bijlage 2: □□Het ontbreken van nut en noodzaak de MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies □Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, meer vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys rapport juni 2010.□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer: 232 miljoen□verkeersveiligheid: 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd: 47 miljoen□overig maatschappelijke baten: 16 miljoen□totaal: 377 miljoen□kosten investeringskosten: 266 miljoen□beheer en onderhoud: 68 miljoen□totaal: 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door de recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. de reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen, omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan de knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen, terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel zoals, voor 2 á 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door de toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 á 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat de individuen en de objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□• dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra`s);□• een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□• het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□• zoals op de Schanserweg;□• maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□• verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□• maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen, omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□Bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak.□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune worden voorzien.□□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario. □In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventueel infrastructurele veranderingen, meer vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□□Het Ecorys rapport van juni 2010 is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen P.J., Schanserweg 30 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03519**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03523**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03524**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur ten noorden van Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03525**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03526**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03528**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03532**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03536**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03537**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03540**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03541**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03542**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03544**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden. □□
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03545**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt, zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03547**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide. □□
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03570**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Fijnaut J., Oelovenstraat 29 6442BJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummerheide is een natuurmonument (Natura 2000). De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebicd. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De vraag is of de provincie de Brunssummerheide hier niet vergeten is. Of bewust vergeten is?□Er lopen al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt on de stilte toeneemt. Het alternatief hebben wij hiervoor al genoemd en ook met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00746-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03473**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Transp Nuth , Economiestraat 3 6361KD te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00746-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03474**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Transp Nuth , Economiestraat 3 6361KD te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00746-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03475**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Transp Nuth , Economiestraat 3 6361KD te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00746-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03476**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Transp Nuth , Economiestraat 3 6361KD te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen, zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□□

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénot gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak:□De MER-commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de Buitenring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. □Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. □Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde 276 miljoen euro aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos S., 1940-45 laan 42 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00749-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 03494

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00749-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03495**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00749-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03496**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00749-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03497**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00749-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03501**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder wensen we te benadrukken dat ook het aantal marktmensen/ handelaren sterk gebaat is bij de komst van de Buitenring.
Antwoord:	Wij nemen uw zienswijze ter kennisgeving aan.

Hoofdzienswijze: **00749-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03504**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LWV namens de Vrije Markt Brunssum , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij als exploitant van de Vrije Markt Brunssum kunnen alleen het voortbestaan van dit in Limburg unieke initiatief garanderen, als er voldoende bereikbaarheid kan worden gerealiseerd. Hierbij is niet alleen het Limburgse achterland maar ook ontsluiting van het Duitse gebied waar alleen al in NRW 18 miljoen mensen wonen, voor ons letterlijk van levensbelang.
Antwoord:	De realisering van de BPL zal de bereikbaarheid van de gehele Parkstad verbeteren en dus ook de bereikbaarheid van de Vrije Markt in Brunssum ten goede komen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□• dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□• een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□• het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□• zoals op de Schanserweg;□• maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□• verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□• maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde 276 miljoen euro aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel A.J., 1940-45 laan 26 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogd maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Mierlo H.D.E., 1940-45 laan 22 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00753-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03563**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK namens Imtech Building Services , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland.□De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00753-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03564**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK namens Imtech Building Services , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00753-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03565**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK namens Imtech Building Services , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00753-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03566**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK namens Imtech Building Services , Postbus 474 6040AL te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen□□

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□• dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□• een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□• het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□• zoals op de Schanserweg;□• maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□• verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□• maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens H., Schanserweg 5C 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden□maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	□□ Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie

Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.□□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik in het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 miljoen verkeersveiligheid 82 miljoen overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen overig maatschappelijke baten 16 miljoen totaal 377 miljoen kosten investeringskosten 266 miljoen beheer en onderhoud 68 miljoen totaal 334 miljoen Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. de reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 miljoen kosten totaal 613 miljoen maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat, zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik

bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemmens P.J., Op het Bergske 11 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□Bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat, zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet□goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde 276 miljoen euro aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name, omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Otto G.B.A., Knieberglaan 12 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00760-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03589**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	KIDB namens Leijssenaar , Kloosterhof 36 6441DT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regios en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km per uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **00760-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03591**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	KIDB namens Leijssenaar , Kloosterhof 36 6441DT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00760-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03592**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	KIDB namens Leijssenaar , Kloosterhof 36 6441DT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00760-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03593**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	KIDB namens Leijssenaar , Kloosterhof 36 6441DT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten deproblemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□Bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak:□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, meer vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overimaatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. □Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat, zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berendsen J.H.J., Schanserweg 34 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.□□
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt, zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.□□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de Crisis- en Herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. Het niet consulteren van de Mer-commissie getuigt van weinig zelfvertrouwen. De tijdwinst binnen een proces dat jaren in beslag neemt, is marginaal. Dat u zegt desondanks rekening te houden met de opmerkingen van de Mer-commissie is nogal arrogant: u keurt bij voorbaat uw eigen werk goed en gaat ervan uit dat u niet door derden gecontroleerd hoeft te worden. De provincie toont hier weinig zelfrespect, maar ook weinig respect voor de burger en voor de Mer-commissie.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00764-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Wijer-Muris I.H.H., Burg. Starmansstraat 15 6361BE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Men wil ons doen geloven dat wij in Nuth iets heel bijzonders krijgen met de aanleg van een Turborotonde bij Reymersbeek. Het is inderdaad heel bijzonder om vanaf een monumentale boerderij rondom tegen een wal van 7 meter aan te mogen kijken. Dat getuigt van een gebrek aan respect voor cultureel erfgoed. Het verkeersprobleem in Nuth wordt er ook absoluut niet mee opgelost,er wordt nog steeds een enorme toename van het verkeer over de Stationstraat en over de Hellebroekerweg voorspeld. Het woon- en leefklimaat gaat achteruit.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. In deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91 tot en met 94) wordt uitgebreid ingegaan op de verkeerseffecten van de Buitenring en aansluiting Nuth voor de kernen van Nuth en Vaesrade. In tegenstelling tot wat er in de zienswijze wordt geschreven is er geen sprake van een verkeerstoename maar juist van een verkeersafname op een groot deel van het wegennet van Nuth, waaronder de Stationsstraat. De bestaande barrierewerking van de N298 wordt minder door deze afname van de verkeersintensiteiten. De verkeerstoename bij Hellebroek is ook in bovengenoemd deelrapport beschreven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. □Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.
	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.
	Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak:□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost.□moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse. Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal: 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. □De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas□die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies de eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name, omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken. □
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00765-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trines A., Schanserweg 2 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. □De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen, omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak).□□Bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. □De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232 miljoen□verkeersveiligheid 82 miljoen□overige baten t.g.v. reistijd 47 miljoen□overig maatschappelijke baten 16 miljoen□totaal 377 miljoen□kosten investeringskosten 266 miljoen□beheer en onderhoud 68 miljoen□totaal 334 miljoen□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377 miljoen□kosten totaal 613 miljoen□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven:□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. □De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin

de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant, omdat in het voortraject niet wwwgoed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen, omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dinjens N.G.F., Hoefveld 58 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00770-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens A.G.M., Onze Lieve Vrouwestraat 182 6461BS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Deze zienswijze heeft betrekking op het ontwerp Inpassingsplan van de Buitenring Parkstad Limburg, met specifiek op de situatie ter hoogte van de Volkstuinvereniging Dentgenbach, gelegen aan de Burgemeester Franssenstraat, nabij de Dentgenbachweg te Kerkrade. Volgens het ontwerp Inpassingsplan wordt een groot deel van de volkstuin aan de burgemeester Franssenstraat bedreigd in verband met de voorgenomen aanleg van een nabijgelegen rotonde. De volkstuinvereniging is tegen deze ingreep die een groot deel van de 107 percelen aantast en bovendien het met veel bloed, zweet en tranen opgebouwde verenigingsgebouw in het hart van de volkstuin met sloop bedreigt. De volkstuinvereniging dient bij deze een zienswijze in tegen deze situatie, opgenomen in het voorontwerp Inpassingsnlan. Een ambtelijke delegatie van de provincie Limburg heeft zich zelf onlangs vergewist van de situatie. Bij gesprekken met deze vertegenwoordigers van de provincie zijn twee opties aan de orde geweest t.a.v. de toekomst van de volkstuinvereniging ter plekke; *) gevestigd blijven op de huidige plek en het verlangen van compensatie in de directe omgeving/grenzend aan de tuin voor de te verliezen ruimte door de aanleg van de buitenring. *) verplaatsing van het gehele moestuincomplex inclusief bouw van een nieuw verenigingsgebouw naar een nader te bepalen locatie in de directe omgeving. Het bestuur van de volkstuinvereniging heeft beide opties bestudeerd en overwogen en is tot de conclusie gekomen te willen blijven op de huidige plek. Volgens het volkstuinbestuur moet het mogelijk zijn een groter deel van de tuin of de gehele tuin te sparen, door de ventweg en de rotonde iets meer in de richting van de Tunnelweg te projecteren. De volkstuinvereniging wil uiteraard graag in overleg treden hierover met de provincie, hetgeen de provincie zelf overigens ook heeft voorgesteld. De vereniging wil bij die gesprekken ook graag de betrokken ambtenaren en bestuurders van de gemeente Kerkrade betrekken. Mocht er straks toch onverhoopt sprake zijn van het wegvallen van een deel van de percelen (het moge duidelijk zijn dat aantasting van het verenigingsgebouw voor de vereniging niet acceptabel is) dan verlangt de vereniging uitdrukkelijk compensatie.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Meer specifiek geldt ten aanzien hiervan dat de afrit van de Buitenring nabij de Dentgenbachweg en de aansluitende rotonde inderdaad deels het volkstuinen complex overlapt. Deze overlapping is helaas niet geheel te voorkomen gezien de eisen aan met name boogstralen uit ontwerpvoorschriften die er aan de afrit met rotondes zijn gesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat.□De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wilmsen W.H., Schanserweg 66 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat.□De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010:□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. □Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik:□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse:□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer.□Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste eenhoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pustjens T., Knieberglaan 5 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteen gezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt/etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden□volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel□mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat.□De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals,□een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik: In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen. Conclusies: De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken. □
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beij A.M.H., Schanserweg 70 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteen gezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt/etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het dossier is nog niet volledig. Nog ontbrekende onderzoeksresultaten komen pas in september op tafel.□De inspraaktermijn voor de burgers is dan voorbij- De provincie loopt daarmee het risico later te worden teruggefloten vanwege procedurefouten.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ De provincie is van oordeel dat de voorgeschreven procedures zorgvuldig en correct zijn doorlopen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De buitenring maakt de verbinding tussen landschap en stad kapot De streek zou de door sloop van woningen vrijgekomen ruimte juist moeten gebruiken om het groene karakter van het tijdperk van voor de mijnindustrie te herstellen zodat het een echte park-stad wordt. Ook zou er letterlijk ruimte komen door grotere woningbouwkavels en experimenten met nieuwe vormen van woningbouw. Die nieuwe wooneconomie, met vooral kleinschalige economische projecten zou de regio aantrekkelijk maken en bewoners van buiten Parkstad aantrekken. Gebuik het geld van de `onnodige` Buitenring om dat proces (mede) te betalen. Het is daarom beter om bestaande ontsluitingswegen te vergroten door de sloop van langs liggende bebouwing.Daarmee wordt niet alleen de bestaande lintstructuur in het gebied versterkt, maar wordt ook geld bespaard dat beter kan worden ingezet voor de noodzakelijke transformatie van de woningvoorraad.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Zes jaar geleden hebben bewoners en raadslieden uit Kerkrade, Aken en Herzogenrath een wandeling gemaakt door het geweldig mooie gebied waar in 2015 de buitenring zou komen.□De Nederlandse en ook de Duitse raadsleden hadden en hebben grote bezwaren tegen de aanleg van de B258, een weg die ook natuurgebied aan de Duitse zijde vernietigt De steden Aken en Herzogenrath keren zich tegen dit idee. Het bestuur van de deelstaat NRW wil geen nieuwe wegen meer aanleggen.□Voor deze aansluiting is de buitenring dan ook niet nodig.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Vauputsdal, Hamdal en Park Gravenrode:Het landschap is een weldadig rustpunt tussen twee kernen van Kerkrade. Akkers, weilanden, graften, enkele boerderijen. Koeien staan kalm te grazen in de wei. Toch is hier de nieuwe vierbaans autoweg gepland Een asfaltlint dat het gebied onherroepelijk in tweeën snijdt en de relatieve rust verstoort Groen in de directe omgeving van woongebieden, de landschappelijke rijkdom, sterke natuurlijke beekdalen. Plannen als plaats bieden aan bestaande én nieuwe kansrijke bewonersgroepen help je om zeep met de aanleg van een vierbaans autoweg midden door de binnentuin van Parkstad Limburg en midden door de stad Kerkrade.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het gebied nabij de Vloedgraaf in Kerkrade komen de gele rugstreeppad, in de spoordijk nabij het crematorium Kerkrade vindt men bewoonde dassenburchten en in het Hambos komt de ijsvogel voor bedreiging van o.a. hermietkever, amfibiën, alpenwater salamander en levendbarende hagedis. Deze diersoorten staan vermeld op de rode lijst beschermde diersoorten. Activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten zijn verboden.Het is niet wenselijk het laatste stukje natuur in Kerkrade voor MENS EN DIER en de leefbaarheid in Parkstad Limburg te vernietigen voor een weg die geen bestaansrecht heeft.Kwetsbare en voor natuur waardevolle gebieden dienen te worden beschermd tegen activiteiten, die schadelijk kunnen zijn voor deze gebieden. Dit geldt niet alleen voor doorsnijding of aantasting van het gebied, maar ook voor de zogenaamde externe werking.Het enorme dijklichaam dat hier aangelegd zal worden, vernietigt het huidige landschapsbeeld volledig. De Vloedgraaf zelf is een unieke beek met een meanderend karakter Dit meanderende karakter zal bij kanalisatie onder het tracé verloren gaan.In de SGR is de Ecologische Hoofdstructuur EHS zoals opgenomen in het Natuurbeleidsplan 1990 ruimtelijk vastgesteld. EHS is een samenhangend netwerk van natuurgebieden bestaande uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszonens. In de gebieden mogen in principe geen ruimtelijke ingrepen plaatsvinden.Dentgenbach ligt midden in natuurgebied Gravenrode, met aan de ene zijde de Anstelvallei (Kerkrade) en aan de andere zijde natuurgebied Strijthagen (Landgraaf). Géén vierbaans autoweg midden door dit natuurgebied.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van

de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00775-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03731

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het niet bereikbaarheid zijn van bedrijventerrein Dentgenbach en attracties is in deze tijd van□navigatiesystemen en goede bewegwijzering niet aan de orde. Verder is door omvorming naar recreatie en/of verplaatsing naar Trilandis / Avantis de vrijkomende ruimte te benutten voor uitbreiding van recreatiepark Gravenrode.□De maakindustrie verdwijnt meer en meer uit Nederland. Voor de bereikbaarheid van van deze□bedrijventerreinen behoeft er dus geen vierbaans autoweg aangelegd te worden Attracties zijn goed vindbaar voor bezoekers door navigatie en een goede bewegwijzering. Er is nog nooit een file geweest tijdens het drukbezochte Pinkpop festival. Ook voor de attracties is het niet nodig een vierbaans autoweg aan te leggen.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op de pagina`s 87 tot en met 92 wordt eerst de wettelijke kaders omschreven met betrekking tot geluidsnormering. Het feit dat in het voorliggende Inpassingsplan de volledige Dentgenbachweg als reconstructie wordt aangeduid betekent dat de maximale geluidsbelasting een stuk hoger mag zijn dan bij een nieuwe weg. Het verschil kan zelfs 10dB bedragen. In het huidige plan zou gebruik gemaakt worden van dicht asfaltbeton en wordt geluidsarm asfaltbeton als mogelijkheid onderzocht. Ook hier is dus nog geen concrete duidelijkheid.□Daar met name het Vauputsdal en de Anstelvallei en eigenlijk ook het Crombacherbeekdal niet zijn aangemerkt als waardevol landschappelijk gebied wordt er hier ook geen rekening gehouden met de strengere geluidsnormen conform de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit wordt namelijk alleen bij het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide toegepast. Hier heb ik grote bezwaren tegen.□Verder kenmerkt Kerkrade zich door de aanwezigheid van een dal- en valleistructuur. Daar de geluidszonering enkel 400 meter bedraagt aan beide zijden van de geprojecteerde weg is een klankkasteffect van het geluid door het dal en de vallei naar de andere kant niet meegenomen. En aan de andere kant wonen vele duizenden Kerkradenaren. Ook het recreatieve karakter van zowel het Vauputsdal, Anstelvallei en ook Crombacherbeekdal zijn onvoldoende gewaarborgd door meer geluid.□De passage door Kerkrade kenmerkt zich verder als een deel van het tracé met de meeste voorgenomen. geluidsweringen. Liefst over een totale lengte van 2.185 meter worden geluidswallen en schermen ingepast van 2 tot 6 meter hoogte. Alleen al ten zuiden van de wijk Gracht komt een geluidscherm van 6 meter hoog over een lengte van 980 meter. Ik vind dit zeer ongewenst en uitermate ingrijpend.□Onderzoekers hebben aangetoond dat de luchtkwaliteit in Parkstad het meest slecht is van heel Nederland. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Werken in eigen woonplaats of wonen in plaats waar je werkt bevorderderen door afschaffing van onbelaste kilometervergoeding door de werkgevers, gratis openbaar vervoer, de aankoop van electronische fietsen voor forenzen en carpoolen bevorderen door belastingvoordeel.□In Parkstad is behoefte aan een fietsnetwerk, geen vierbaans autoweg. Recentelijk onderzoek heeft uitgewezen dat men steeds meer uit de auto komt en op de fiets (e-bike) stapt.□De uitvoering van dit project volgens het voorkeursalternatief heeft onaanvaardbare diepgaande consequenties voor de Kerkraadse gemeenschap en Parkstad Limburg. Zowel voor de mensen als de natuur in een gemeente die op zichzelf al dicht bebouwd is. De schade die de weg toebrengt aan het milieu, de natuur en de daarmee samenhangende leefbaarheid in Parkstad Limburg.□Veel te duur, minder inwoners, minder verkeer, minder maakindustrie en een gigantische ingreep in de natuur maken dat de buitenring nu en in de toekomst geen bestaandsrecht heeft.□Kortom de Provindie heeft nut en noodzaak niet aangetoond. Het hoofddoel en diverse subdoelen worden niet verwezenlijkt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 00775-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03747

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet alle relevante informatie aanwezig om een volledig oordeel te kunnen vellen over deze infrastructurele ontwikkeling.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00775-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03748

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder druist het Inpassingsplan in tegen het standpunt van de gemeenteraad van de gemeente Kerkrade. De inpassing van deze ontwikkeling op Kerkraads grondgebied is zeer ingrijpend en lokaal ongewenst. Ten slotte valt er sterk te twijfelen aan het provinciaal belang alsmede de rechtsgeldigheid van de convenanten. De informatie van de provincie is onvolledig en moet op cruciale punten nog worden uitgewerkt. Hiermee loopt de Provincie het risico later te worden teruggefloten vanwege procedurefouten.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Gelet hierop is er ons inziens geen reden om aan het provinciaal belang te twijfelen. Ook de rechtsgeldigheid van de convenanten staat vast.

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zou de Provincie de voordelen eigenlijk eens uit willen drukken in maat en getal?□Een maatschappelijke kosten-baten analyse is de enige wijze waarop de Provincie nut en noodzaak kan bewijzen. Zoals is gebeurd bij de Ijzeren Rijn. En die gaat niet door.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keischgens K.A., Jonh Erkensstraat 28 6466MA te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als alternatief stel ik de o+ variant voor. Dat betekent: geen doortrekking Dentgenbachtweg, geen ander alternatief maar wel de bestaande wegen zo optimaal mogelijk verbeteren, zodat het verkeer kan doorstromen en de inwoners geen onnodige verkeersoverlast krijgen. Ook de natuur is hiermee gebaat.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik: In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van□knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste eenhoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wirtz , Op het Bergske 27 6373XD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name, omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□Bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen□neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken. □
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lung R.E.M., Hoefveld 69 6373XM te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03786**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het

ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03791**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé. □□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03809**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03840**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van de wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op de leefomgeving.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring hiervan.Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 163 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via de woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor de kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Er is geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Vooral het feit, dat slechts op grond van enkele algemene overwegingen het Meest□Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) uit de MER-studie - dat is dus de Zuid-Variant - aan de kant wordt geschoven ten faveure van de Noord-Variant, is zozeer onbegrijpelijk, dat ik mij afvraag wat dan überhaupt de waarde is van een MER-studie.□Ik kan niet geloven, dat de omgevingsgerichte aspecten (flora en fauna, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie) en de mensgerichte aspecten (leefmilieu,□sociale aspecten, geluidbelasting, luchtemissies en ruimtelijke ordening) minder zwaar zouden moeten wegen dan de aspecten van verkeer en economie (bereikbaarheid,□verkeersveiligheid en verkeersstructuur).□Nogmaals, het MMA is hierin duidelijk: objectief gewogen scoort voor omgevingsgerichte aspecten, mensgerichte aspecten en aspecten van verkeer en economie de Zuid-Variant het beste.□De MMA-variant wordt in een officiële informatiebrochure met de volgende bewoording terzijde geschoven: `Het noordelijke traject pakt, ten opzichte van het zuidelijke, veiliger□uit, bundelt ook beter het verkeer en sluit goed aan op bestaande provinciale wegen. Nadeel daarentegen is dat de weg hier meer impact heeft op de natuur`.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De opmerkingen over verkeer moeten waarschijnlijk in verband worden gezien met een voorgenomen toeristische trekpleister in de oostflank van Brunssum. De gemeente Brunssum droomt hier al langer van. Of met een krimpende bevolking en met al enkele toeristische klappers binnen Parkstad als Mondo Verde, Snowworld en Gaia-Park een extra toeristische attractie levensvatbaar is waag ik te betwijfelen In ieder geval wegen deze vage plannen bij sommige bestuurders blijkbaar zwaarder dan de concrete schade aan natuur en mens!
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Een verder punt, dat in mijn ogen onbegrijpelijk en onaanvaardbaar is, is de problematiek van fijnstof. In het AD van 28-6-2008 stelt minister Cramer schone lucht voor iedereen in het vooruitzicht in het jaar 2015 Hiernavolgend een citaat uit dit AD-artikel: `Het is een gigantische klus, maar het gaat ons lukken, zei zij gisteren. Nu wonen nog 400.000 Nederlanders in `vieze` lucht, vooral langs drukke wegen in grote steden. Elk jaar sterven daardoor naar schatting 18.000 mensen voortijdig. De grootste `boosdoeners` zijn fijnstof en stikstofoxide. Cramer:` Maar in 2015 voldoen we aan alle Europese normen.". Ik kan er met mijn verstand niet bij, hoe iemand het - met vorenstaande kennis - in zijn hoofd kan halen om een autoweg met 4 rijbanen en met een toegestane snelheid van 100 km per uur te willen aanleggen binnen een afstand van 100 meter van drukbewoonde wijken, te weten De Kling en Klingbemden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verder is het zo dat emissiefactoren afnemen (door het schoner wordende verkeer) in de loop der jaren. Tevens is de bijdrage van een weg op 100 meter afstand gering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spoelstra H., Klingbemden 189 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Naar verwachting zal de waarde van ons huis ook sterk gaan dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet□goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van□knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van□krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haas H.G.F., Schanserweg 68 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03778**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Naar aanleiding van onze brief d.d. 5 juli 2010 en het daarop ontvangen schrijven van de Provincie Limburg d.d. 21 juli 2010, kenmerk: CAS201000002853 / DOC 201000070475, heb ik, H. Jansen, op maandag 26 juli 2010 telefonisch een gesprek gehad met dhr. Lucar van uw afdeling. Ik deelde hem mede, dat de brief van 21 juli 2010 van de Provincie Limburg, als boven genoemd, geen antwoord heeft gegeven op de door ons gestelde vragen. Dhr. Lucar deelde mij mede, dat er op de provincie geen dwarsdoorsnedes van de buitenring zijn en dus ook niet op de door ons gevraagde punten, waardoor deze niet verstrekt kunnen worden.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hoever komt de aan te leggen parallelweg van de achterzijde van onze tuinen te liggen?
Antwoord:	De parallelweg zal op ongeveer 10 tot 15 meter achter de tuin zijn gelegen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Hoe wordt de landschappelijke inpassing aan onze zijde van de Hamstraat?
Antwoord:	De ligging van de Buitenring wordt ter hoogte van het de Hamstraat bepaald door de wens de hoeve Crombach te sparen en het dal van de Crombacherbeek zoveel mogelijk te ontzien. Dit betekent dat de Buitenring en de ventweg moeten worden ingepast tussen de woningen en de hoeve Crombach. De ventweg en de Buitenring worden deels ingegraven in de helling, waardoor de ventweg en de Buitenring enkele meters onder het niveau van de tuinen komt te liggen. Het niveau verschil wordt opgevangen door middel van een steil talud. Als geluidwerende voorziening wordt op het talud een scherm geplaatst. De totale hoogte van de geluidwerende voorziening is 6 meter ten opzichte van het niveau van de Buitenring. Aan de zijde van de woningen komt een groene beplantingsrand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoe staat het straks met onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in de atmosfeer komen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In welke mate (met hoeveel decibel) zal het geluidsniveau toenemen t.o.v. de huidige situatie.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek is voor alle woningen in het onderzoeksgebied de heersende en de toekomstige geluidbelasting weergegeven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade Tiggelman F., Caecilia-Gracht 12 6465EH te kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Indien door en na de aanleg van de buitenring, waarom wij niet gevraagd hebben, een waardevermindering van onze huizen optreedt, zullen wij daar de Provincie Limburg voor aansprakelijk stellen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd an komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota regen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelenneemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mulders T., Knieberglaan 8 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel zoals, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoals dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is□een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □ □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03807**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik: In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van□knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van□het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Bij een snelheidsregime van 80 km/uur op de Buitenring ontstaan aantrekkelijke alternatieve routes over het onderliggende wegennet waarvan het verkeer gebruik maakt in plaats van gebruik te maken van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste eenhoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00787-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **03816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Met andere maatregelen kan de geluidsbelasting meer worden beperkt. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadionte Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik: In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten deproblemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken. □
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erriu G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners vannde Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden□maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik: In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03862**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03863**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Tongeren J.W.A., Hoefveld 62 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00793-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 03888

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Parkstadsportcentrum b.v. , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een qoede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00793-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03898**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Parkstadsportcentrum b.v. , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00793-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09270**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Parkstadsportcentrum b.v. , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00796-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buscher P., Caecilia-Gracht 11 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een aanpassing in het ontwerp van de infrastructuur zou, ons inziens, wenselijk zijn vanwege de aantasting van een uniek stuk natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00796-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buscher P., Caecilia-Gracht 11 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verder maken wij ons ernstig zorgen dat de buitenring, een ernstige waardedaling voor ons onroerend goed ten gevolg kan hebben.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00796-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buscher P., Caecilia-Gracht 11 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het woongenot ernstig aangetast zal worden door geluidsoverlast, gezondheidsrisico`s en de aanleg van de geplande geluidsdempende maatregelen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03859**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking:□o dubbel zoals op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de□kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoals op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking:□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoals, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik in het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal: 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld, omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00798-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eussen J.A.V., Schanserweg 5F 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00799-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fox H.G.M., Achter den Hof 31 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De projectie in het ontwerp van de Buitenring tussen de Hommerterweg en de Allee , kan ook vertaald worden als een "Binnenring" De weg ligt te dicht bij het perceel van de bewoner en tussen Amstenrade en de Hövell van Westerflierhof.□Hierdoor krijg ik overlast van fijnstof en luchtvervuiling. In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Het MMA is uitvoerig onderzocht. De niet onderbouwde zienswijze geeft geen aanleiding om aan de uitkomst van die onderzoeken te twijfelen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00799-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03897

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fox H.G.M., Achter den Hof 31 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de verkeersaantrekken de werking zal ik als direct omwonende veel geluidsoverlast ondervinden door de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring in het eerder genoemde gebied met zich meebrengt. Op dit moment kan ik nog ongestoord en rustig in mijn achtertuin vertoeven. Met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De tuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00799-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03902

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fox H.G.M., Achter den Hof 31 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn woning fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn woning. De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00802-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03963**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond. Dat blijkt uit het feit dat nog in 2010 een nader rapport is uitgebracht waarin nut en noodzaak zijn onderbouwd.
Antwoord:	In de toelichting bij het inpassingsplan is weergegeven wat de aanleiding is om de Buitenring te realiseren. Nut en noodzaak van de verbinding worden hierin nader toegelicht. Besloten is door Ecorys te laten onderzoeken of er mogelijk sprake is geweest van een verandering van omstandigheden die van invloed is op het bereiken van de doelen met het oog waarop de Buitenring wordt gerealiseerd. Ecorys bevestigt in haar rapport dat nut en noodzaak ook thans buiten twijfel staan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00802-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Reeds nu zeg ik toe planschade in te dienen bij provincie en gemeente als gevolg van een realisatie BPL en reconstructies van bestaande wegen die betrekking hebben op de BPL van en diens eventuele additionele bouwwerken in de toekomst die hiervan een direct gevolg zijn.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00802-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De besluitvormingsprocedure getuigt van onbehoorlijk bestuur.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00802-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GELUIDSOVERLAST; ter hoogte van de schuureikenweg zal een toename van het geluidsniveau geconstateerd gaan worden na realisatie van BPL en de noodzakelijk op en afritten en reconstructies van de naar de op en afritten leidende secundaire weg (Schuureikenweg). In ieder geval is dat op de locatie Schuureikenweg het geval. Zo hebben mijn buurman (Slot Harenlaan 25) en de daarnaast gelegen woning (Slot Harenlaan 27) een door de Provincie opgesteld schrijven ontvangen met betrekking tot deze overschrijdingen van de normale geluidsnormeringen (48Db). Na bestudering van de geluidsanalyses die in opdracht van de provincie zijn uitgevoerd, moet ik constateren het gebruik maken van computermodellen weliswaar een efficiënte wijze zou kunnen zijn om dingen te proberen in kaart te brengen maar dat deze helaas de werkelijkheid niet kunnen reproduceren. Mijn□woonhuis is 20m verwijderd van het woonhuis gelegen aan de Slot Harenlaan 25 en circa 50m van Slot Harenlaan 27. Mijn woonhuis is echter dichter gelegen op de BPL ,de A76 en de spoorlijn Sittard-Heerlen. Als zodanig kan het niet zo zijn dat de nummers 25 en 27 wel in aanmerking zouden kunnen komen voor geluidsbeperkende maatregelen en het woonhuis aan nummer 23 niet. Daarnaast moet geconstateerd worden dat het moveren(slopen) van een aantal woningen aan de schurenbergsweg er toe zal leiden dat diens geluidsdempende werking ten aanzien van het huidige verkeer op de N298 zal verdwijnen. In de gehanteerde geluidsmodellen is hiermee geen rekening gehouden. □□ In deze tijden waarin mens en natuur nadrukkelijk op de voorgrond zouden moeten staan is het hoogst bevreemdend dat de BPL niet volledig middels 2laags ZOAB uitgevoerd zou gaan worden. Deze eerste maatregel aan de bron zou voor de hand liggen daar de doorsnijding van het Natura 2000 gebied(Geleenbeekdal), Jeugrubbebos, Brunsummerheide en het rakelings langs woongebieden gesitueerd zijn van de BPL een overduidelijk negatieve impact hebben op mens en natuur. Klaarblijkelijk is het almaar stijgende kostenplaatje dermate uit de hand aan het lopen dat gebruik te maken van deze voor de handliggende maatregel er gewoonweg niet bij kan. In geen enkele analyse zie ik een kosten/baten analyse van een variant met ZOAB en zonder. Ik verzoek u vriendelijk mij een uitgebreide kosten/baten analyse te doen toekomen. Uiteraard verzoek ik u vriendelijk om de nu ingekleurde DAB weg te schrappen en hiervoor uit te gaan van een 2laags ZOAB variant. □□Om de gevolgen van de weg rondom de naanhofsweg, schuureikenweg te beperken moeten er in dit gebied tenminste de volgende maatregelen worden genomen, nl: Geluidsbeperking, Dubbel laags ZOAB, ook op de op en afritten ter hoogte van de Naanhof, Schuureikenweg, Maximum snelheid 80, Emissie beperking, maximum snelheid 80 km per uur. □□bijlage 3 Geluidsoverlast:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring en de aanleg van noodzakelijke rotondes aan de schuureikenweg en randweg (n298) hier ter plaatse, cluster 72, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een natuurlijke geluidswal (waardoor een verdiepte ligging ontstaat ter hoogte van Naanhof,/schuureikenweg. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 10 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 06135_A en B) is er 5,71 dB respectievelijk 5,03 toename t.g.v. de ring en reconstructie van de schuureikenweg zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 a 3dB reductie oplevert, een toename van circa 2 dB. In de tabel wordt echter een afname voorspeld. Dit is een groot raadsel. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel□mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te

veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dB`s enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap (ligging in een dal waardoor geluid met name omhoog komt richting mijn huis), de BPL , de nieuw te realiseren rotondes en reconstructies van bestaande wegen (Schuureikenweg en Randweg n298).

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00802-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04023

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dit doet geen recht aan de feitelijkheid ter plaatse. Ik behoud me dan ook het recht voor de schade die ik ga ondervinden als gevolg van een waardedaling van mijn onroerend goed alsmede alle kosten agv geluidsbeperkende maatregelen die ik in de toekomst zal moeten maken om het geluidsniveau binnen de wettelijke normen te doen laten zijn , bij Provincie en/of Gemeente zal neerleggen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00802-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04027

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het PIP/MER rapportages zie ik geen adequate bewijsvoering voor de keuze van een 100Km snelweg. Het uitvoeren van een 80 km zou in eerste aanleg dan toch op z`n minst als eerste uitgangspunt genomen kunnen worden. Door direct in te zetten op 100km wordt te weinig stil gestaan bij de negatieve effecten voor de direct omwonenden. De lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs de ring terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan (zie bijlage 2 Onbehoorlijk bestuur).
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00802-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04033

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het aanplanten van voldoende bomen/struiken en andere gewassen om de visuele schade ten gevolge van het verkeer te beperken aan de zijde Schuureikenweg.
Antwoord:	Het tracedeel tussen de spoorlijn en de Geleenbeek wordt ingepast door middel van een bosperceel. Het bestaande bosperceel wordt hiertoe aangevuld. Het trace-deel ten oosten van de aansluiting Schuureikenweg loopt langs het Jeugrubbebos. Vanaf de zijde van de Schuureikenweg wordt de Buitenring door dit bos gemaskeerd. Het Jeugrubbebos wordt aangevuld met natuurlijke zoomvegetatie.□Het tussenliggende deel omvat de aansluiting Schuureikenweg. De op- en afritten liggen hier opgehoogd. Binnen het profiel van de Buitenring is hier geen plaats voor een inpassing door middel van bomen en struiken. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00802-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wolters-Jacobs G.P.A.M., Slot Harenlaan 23 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	bijlage 1 Het ontbreken van `nut en noodzaak`: De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van `nut en noodzaak` van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010: Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van `nut en noodzaak` zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse: Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat: baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven: Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgovehast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op

bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies:□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□• de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□• de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□• de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□• het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□• de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□• over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig `gegeven`, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00803-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03905**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Tennisclub LTCD , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **00803-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **03907**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Tennisclub LTCD , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00803-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 09271

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Tennisclub LTCD , Tunnelweg 86 6468EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: 00804-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03909

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delahaije P.H.G., Bouwbergstraat 149 6451GM te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mijn bezwaar richt zich voornamelijk op de vermeerdering van geluidshinder, tevens vanwege de cumulatie van de geluidshinder van de AWACS.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00805-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **03912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot: Als gevolg van het concentreren van het verkeer op de geplande Buitenring zal onder andere als gevolg van een verslechterde luchtkwaliteit en geluidstoename alsmede de toename van uitstoot van fijnstof het woongenot in ernstige mate worden aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00805-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **03914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak:□Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de zogenaamde□Krimpregio Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk.□
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00805-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **03916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Benodigde grond: Uit de projecttekeningen is onvoldoende te destilleren welk gedeelte van onze eigendom c.q. gronden nodig zijn om de verbreding van de Buitenring te realiseren, zie grondplan 612 en 613 terwijl het resterende gedeelte van nummer 612 bestemd voor natuur volstrekt overbodig is en geen algemeen belang dient, weshalve wij dan ook niet van plan zijn hieraan medewerking te verlenen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Er is nog slechts een zeer beperkte strook van uw huisperceel benodigd voor de realisatie van de faunapassage. Dit betekent dat op perceel grotendeels de huidige bestemming is gehandhaafd. Daarmee is grotendeels aan uw bezwaren tegemoed gekomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00805-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **03917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Mocht het thans een corridor voor vleermuizen zijn en als zodanig functioneren dan kan dat ook in de toekomst zo blijven indien u de randvoorwaarden in stand houdt.
Antwoord:	Het PIP maakt het slechts voor een zeer beperkt gedeelte van de betreffende locatie mogelijk om een faunapassage te realiseren voor vleermuizen. Indien op dit moment bomen aanwezig zijn en gespaard kunnen blijven zal geen nieuwe aanplant nodig zijn. Indien bomen gekapt dienen te worden tijdens de aanleg werkzaamheden zullen nieuwe bomen worden aangeplant ter vervanging. Deze bomen zullen ook planologisch beschermd worden om de ecologische functionalteit duurzaam te garanderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënten zijn woonachtig op het perceel Agathagracht 12, kadastraal bekend gemeente Kerkrade, sectie K, nummer 768. Het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg maakt het mogelijk dat de N300 twee extra rijstroken krijgt. De N300 gelegen aan de Hamstraat ligt direct achter de woning van cliënten. De Buitenring zal direct achter de woning van cliënten komen te liggen. Cliënten stellen zich op het standpunt dat de planregels te veel mogelijkheden bieden. De Buitenring aan de Hamstraat heeft op grond van het ontwerp-inpassingsplan de bestemming "Verkeer" met de nadere aanduiding "Specifieke vorm van verkeergeluidwerende voorziening 22". In artikel 6.2.2 van de planregels staat het volgende omschreven: Op de voor "Verkeer" aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat: a. de bouwhoogte van bruggen, viaducten maximaal 8 meter mag bedragen; b. de bouwhoogte van faunapassages en ecoducten binnen de aanduiding "specifieke vorm van verkeer-faunapassages" maximaal 8 meter mag bedragen; c. de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van de verkeersregeling, de verkeers- of wegaanduiding of de verlichting maximaal 18 meter mag bedragen; d. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen maximaal: 22. 6 meter ter plaatse van de aanduiding `Specifieke vorm van verkeergeluidwerende voorziening 22` mag bedragen; e. de (bouwhoogte) van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, maximaal 5 meter mag bedragen. Cliënten kunnen zich niet verenigen met deze planregels. Het ontwerp-inpassingsplan maakt het mogelijk dat er een brug dan wel een viaduct mag worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 8 meter. Terwijl de geluidwerende voorziening een maximale hoogte mag hebben van 6 meter. Indien uw college in de toekomst voornemens is op deze plaats een viaduct dan wel een brug te bouwen, dan komt dit viaduct danwel deze brug hoger te liggen dan de geluidwerende voorziening. Cliënten zijn het hier absoluut niet mee eens. Naar het oordeel van cliënten mag dit niet worden toegelaten. Cliënten zijn van oordeel dat planregels onvoldoende waarborgen biedt om dergelijke situaties tegen te gaan. Cliënten worden door de komst van de Buitenring al ernstig aangetast in hun woon- en leefklimaat. Cliënten wensen in de toekomst niet verrast te worden door de komst van een viaduct danwel een brug.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het voorliggende plan wordt niet voorzien dat ter hoogte van de Agathastraat een brug dan wel viaduct komt. Indiener wijst derhalve op een toekomstige, onzekere ontwikkeling. Indien een dergelijk bouwwerk in de toekomst zal worden gerealiseerd, zal rechtsbescherming hiertegen open staan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij het opstellen van het akoestisch onderzoek is ten onrechte geen rekening gehouden met de komst van de parallelweg. Als de parallelweg was meegenomen bij het akoestisch onderzoek, dan zouden de geluidsnormen zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder zeker zijn overschreden. Daarnaast is er geen onderzoek verricht naar het aantal verkeersbewegingen die zullen plaatsvinden op deze parallelweg. De geluidswerende voorziening dient voor de parallelweg te worden geplaatst en niet tussen de parallelweg en de Buitenring.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ In het kader van het akoestisch onderzoek wordt elke weg apart beoordeeld. Dit betekent dat de geluidbelastingen vanwege respectievelijk de BPL en de nieuwe parallelweg naast de BPL ter hoogte van de Hamstraat apart inzichtelijk worden gemaakt en getoetst aan de wettelijke normen. In het akoestisch onderzoek is de nieuwe parallelweg beoordeeld (zie paragraaf 4.2.30, op blz. 81 van het akoestisch onderzoek). Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse van 14 woningen vanwege het wegverkeer op de nieuwe parallelweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Door toepassing van financieel doelmatige maatregelen in de vorm van dunne deklagen type A, over een lengte van 690 meter, kan de geluidsbelasting bij alle woningen worden teruggebracht tot (onder) de voorkeursgrenswaarde. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Daarnaast wensen cliënten te vermelden dat er op de parallelweg geen vluchtstrook zal komen. De reden om geen vluchtstrook op de parallelweg aan te leggen is vanwege het plaatsgebrek. Een vluchtstrook is niet mogelijk, gezien het feit dat de vluchtstrook anders in de tuin van cliënten zou komen te liggen. Cliënten zijn van oordeel dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren en verzoeken u de parallelweg te voorzien van een vluchtstrook.
Antwoord:	De parallelweg zal een functie vervullen als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (met een snelheidsregime van 60 km/uur). Vanuit de algemeen geldende Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen zal deze weg ook als zodanig worden ingericht. Deze richlijnen schrijven voor dat dergelijke wegen niet uitgerust dienen te worden met een vluchtstrook.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Tevens vrezen cliënten voor hun gezondheid. Door een toename van het verkeer zal de concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes toenemen. Cliënten zijn van oordeel dat uw college onvoldoende waarborgen heeft gesteld om de vrees van cliënten weg te nemen. Daarnaast wensen cliënten te vermelden dat op het bedrijventerrein Willem Sophia, dat op een steenworp afstand ligt van de woning van cliënten, een mijnsteenberg is gevestigd. Op dit bedrijventerrein wordt split afgegraven, waardoor er emissie stoffen vrij komen. Cliënten stellen zich op het standpunt dat uw college bij vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan ten onrechte geen rekening heeft gehouden met de stoffen die vrijkomen van het bedrijventerrein.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de plankaart is er bij Locht een rotonde gesitueerd (ook wel knooppunt Avantis genoemd). Bij deze rotonde zullen verkeerslichten komen. Cliënten vrezen dat deze verkeerslichten voor opstoppingen zullen zorgen. Dit is naar het oordeel van cliënten vragen om moeilijkheden. Cliënten verzoeken u om een maatregel te treffen, zodat opstoppingen kunnen worden voorkomen.
Antwoord:	De beoogde verkeersoplossing (toepassen verkeerslichten op het verkeersplein) is vekeerskundig gedetailleerd doorgerekend met een microscopisch dynamisch vekeersmodel. Hieruit is gebleken dat het verkeer op een adequate wijze, zonder oponthoud, afgewikkeld kan worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03969**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bereikbaarheid van het gebied gaat geheel verloren. Als de bewoners van de Gracht ergens naar toe willen gaan, dan zullen zij moeten omrijden. Daarnaast gaat de bereikbaarheid van het Gaiapark door de komst van de Buitenring geheel verloren.□□Tevens zal de bereikbaarheid van het cultuur en natuurgebied ten zuiden van de N300 geheel verloren gaan. Door de komst van de Buitenring is dit cultuur en natuurgebied door de Buitenring niet meer gemakkelijk toegankelijk.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit.□ Ook de bereikbaarheid van het Gaiapark vanuit de overige delen van Kerkrade blijft gewaarborgd via de Kerkradersteenweg en Kaalheidersteenweg. Door de komst van de Buitenring verbetert de bereikbaarheid van het Gaiapark voor de bezoekers die van verder weg komen fors ten opzichte van de huidige situatie.□□Het gebied ten zuiden van de N300 blijft bereikbaar via de viaducten over de Buitenring ter plaatse van de geplande Buitenringaansluiting Hamstraat en ter plaatse van De Locht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Achter het perceel van cliënten ligt nu een groot fietspad. Dit fietspad wordt veel gebruikt door fietsrecreanten. Destijds is dit fietspad aangelegd om de veiligheid van fietsers te vergroten. Door de komst van de Buitenring en de Parallelweg zal dit fietspad verdwijnen. Op de parallelweg zullen fietssuggestiestroken van l meter breed komen. Naar het oordeel van cliënten zal door verwijdering van het fietspad gevaarlijke situaties ontstaan. Uw college heeft naar het oordeel van cliënten ten onrechte geen onderzoek naar verricht naar de onveilige situatie die zal ontstaan door verwijdering van het fietspad.
Antwoord:	De parallelweg zal een functie vervullen als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Vanuit de algemeen geldende Duurzaam Veilig ontwerprichtlijnen zal deze weg ook als zodanig worden ingericht. Deze richlijnen schrijven voor dat dergelijke wegen niet uitgerust dienen te worden met een afzonderlijk fietspad, mede vanwege de lage intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer. De geprognosticeerde intensiteit op de parallelweg ter plaatse van woonwijk De Gracht, 10 jaar na openstelling van de Buitenring, is ca. 2200 mvt/etmaal. Bij een dergelijke geringe verkeersdrukte is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt alleszins acceptabel om het fietsverkeer op de rijbaan af te wikkelen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00806-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het is voor cliënten volstrekt onduidelijk waarom er zoveel rijstroken komen. De gemeente Kerkrade is bezig met de spoorlijn Avantis. Deze spoorlijn zou voor een betere verbinding moeten zorgen tussen Kerkrade en Aken. Deze spoorlijn zou met zich meebrengen, dat er veel meer treinreizigers komen en minder automobilisten. Cliënten zijn van oordeel dat uw college bij vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan ten onrechte geen rekening heeft gehouden met de AvantisÜjn. Waarom er zoveel rijstroken moeten komen is voor cliënten volstrekt onduidelijk.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat hetinvesteren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat de aanleg van de Avantislijn een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00806-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03978

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peeters M., Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de weg vrezen cliënten tevens voor een waardevermindering van hun woning. Aangezien er een forse toename van het geluid in en rondom het huis van cliënten zal optreden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00807-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03928

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn v voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03952**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: dit onderdeel van de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03956**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00807-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller F.J., Merkelbeekerstraat 71 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige ananlyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00808-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Setzu S.R.M., Achter den Hof 21 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en luchtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00808-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Setzu S.R.M., Achter den Hof 21 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg□veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 - 3dB reductie□oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□□Geluidsbeperking□- dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□- een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□- het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□- zoab op de Schanserweg;□- maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□- verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□- Emissie beperking□- maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht□worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03941**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse. Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□- de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□- de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□- de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□- het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□- de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□- over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling:Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste eenhoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03951**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03953**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:o het zorgvuldigheidsbeginsel;o het motiveringsbeginsel;o het evenredigheidsbeginsel.Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03955**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Naast het probleem van de te beperkte maatregelen tegen de overlast, speelt er nog een heel ander punt. Het betreft de eventuele aankoop van gronden. De hele procedure sleept inmiddels jaar en de situatie is voor ons als bewoners langs de Buitenring nog steeds niet duidelijk. Het begon met een brief van de provincie gedateerd 15 oktober 2008 waarin de provincie aangeeft dat het gekozen voorkeurstracé "naar verwachting gevolgen zal hebben voor onze eigendommen". Na twee jaar met diverse al dan niet door de provincie ingeschakelde personen in contact te zijn geweest, is de situatie nog steeds volledig onduidelijk. De schriftelijke belofte van de provincie om tijdens het eerste kwartaal van 2009 met ons contact op te nemen is tot op de dag van vandaag niet nagekomen. Hiertegen tekenen wij groot bezwaar aan. Hoe zijn wij in staat om een zienswijze t.a.v. alle aspecten betreffende de aan te leggen BPL in te dienen als noch wethouder Janssen en zijn ambtenaar, noch verantwoordelijken bij de Provincie Limburg, noch de provinciale voorlichters tijdens de presentatie op 2 en 3 juli jl in het Parkstadstadion in staat zijn om aan de hand van bestaande tekeningen aan te geven welke consequenties de aanleg van de buitenring voor ons heeft. Zelfs rentemeester Jan Roex van Rentmeester Combinatie limburg, die ons in juni 2010 opdracht van de Provincie schriftelijk heeft laten weten dat wellicht grondaankopen noodzakelijk zijn voor de aanleg van de Buitenring, weet niet of dat daadwerkelijk noodzakelijk is. Hoe kunnen wij dan als burgers op basis van de geschetste situatie een zienswijze indienen? Uiteraard gaat onze voorkeur uit naar een oplossing waarbij geen gebruik gemaakt hoeft te worden van ons eigendom.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00809-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schoenmakers S., Knieberglaan 17 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook de gekozen termijn dat zienswijzen ingediend kunnen worden (vóór 28 juli 2010) is strategisch zó gekozen dat vele burgers en gemeenteraadsleden reeds op vakantie zijn. Dat terwijl de Provincie had toegezegd om het concept-in passingsplan eind 2009 ter inzage te leggen. Dit is m.i. onbehoorlijk bestuur en draagt zeker niet bij tot een verbeterde relatie tussen de burgers en ons provinciale bestuur.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00810-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Venrooij C.L.C., Achter den Hof 25 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast doorfijnstof en luchtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00810-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Venrooij C.L.C., Achter den Hof 25 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg□veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00811-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vonken L.J.M., Achter den Hof 33 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en luchtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00811-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vonken L.J.M., Achter den Hof 33 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg□veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00812-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries S.J.E., Achter Den Hof 29 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en luchtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00812-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vries S.J.E., Achter Den Hof 29 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat ertenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□- dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□- een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□- het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□- zoab op de Schanserweg;□- maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□- verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□- maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht□worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat de provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010. Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke□presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. □baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□- de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□- de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□- de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□- het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□- de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□- over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling: Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03998**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00813-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Naast het probleem van de te beperkte maatregelen tegen de overlast, speelt er nog een heel ander punt. Het betreft de eventuele aankoop van gronden. De hele procedure sleept inmiddels ruim twee jaar en de situatie is voor ons als bewoners langs de Buitenring nog steeds niet duidelijk. Het begon met een brief van de provincie gedateerd 15 oktober 2008 waarin de provincie aangeeft dat het gekozen voorkeurstracé "naar verwachting gevolgen zal hebben voor onze eigendommen". Na twee jaar met diverse al dan niet door de provincie ingeschakelde personen in contact te zijn geweest, is de situatie nog steeds volledig onduidelijk. De schriftelijke belofte van de provincie om tijdens het eerste kwartaal van 2009 met ons contact op te nemen is tot op de dag van vandaag niet nagekomen. Hiertegen tekenen wij groot bezwaar aan. Hoe zijn wij in staat om een zienswijze t.a.v. alle aspecten betreffende de aan te leggen BPL in te dienen als noch wethouder Janssen en zijn ambtenaar, noch verantwoordelijken bij de Provincie Limburg, noch de provinciale voorlichters tijdens de presentatie op 2 en 3 juli jl. in het Parkstadstadion in staat zijn om aan de hand van bestaande tekeningen aan te geven welke consequenties de aanleg van de buitenring voor ons heeft. Zelfs rentemeester Jan Roex van Rentmeester Combinatie Limburg, die ons in juni 2010 opdracht van de Provincie schriftelijk heeft laten weten dat wellicht grondaankopen noodzakelijk zijn voor de aanleg van de Buitenring, weet niet of dat daadwerkelijk noodzakelijk is. Hoe kunnen wij dan als burgers op basis van de geschetste situatie een zienswijze indienen? Uiteraard gaat onze voorkeur uit naar een oplossing waarbij geen gebruik gemaakt hoeft te worden van ons eigendom.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00813-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04007

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reichrath I., Knieberglaan 15 6373XT te landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook de gekozen termijn dat zienswijzen ingediend kunnen worden (vóór 28 juli 2010) is strategisch zó gekozen dat vele burgers en gemeenteraadsleden reeds op vakantie zijn. Dat terwijl de Provincie had toegezegd om het concept-inpassingsplan eind 2009 ter inzage te leggen. Dit is m.i. onbehoorlijk bestuur en draagt zeker niet bij tot een verbeterde relatie tussen de burgers en ons provinciale bestuur.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00814-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 03973

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman J.C.A., Achter den Hof 35 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en lichtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00814-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman J.C.A., Achter den Hof 35 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00815-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Naar aanleiding van onze brief d.d. 5 juli 2010 en het daarop ontvangen schrijven van de Provincie Limburg d.d. 21 juli 2010, kenmerk: CAS201000002853 / DOC 201000070475, heb ik, H. Jansen, op maandag 26 juli 2010 telefonisch een gesprek gehad met dhr. Lucar van uw afdeling. Ik deelde hem mede, dat de brief van 21 juli 2010 van de Provincie Limburg, als boven genoemd, geen antwoord heeft gegeven op de door ons gestelde vragen. Dhr. Lucar deelde mij mede, dat er op de provincie geen dwarsdoorsnedes van de buitenring zijn en dus ook niet op de door ons gevraagde punten, waardoor deze niet verstrekt kunnen worden.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00815-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hoever komt de aan te leggen parallelweg van de achterzijde van onze tuinen te liggen?
Antwoord:	De parallelweg zal op ongeveer 10 tot 15 meter achter de tuin zijn gelegen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00815-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **03999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Hoe wordt de landschappelijke inpassing aan onze zijde van de Hamstraat?
Antwoord:	De ligging van de Buitenring wordt ter hoogte van het de Hamstraat bepaald door de wens de hoeve Crombach te sparen en het dal van de Crombacherbeek zoveel mogelijk te ontzien. Dit betekent dat de Buitenring en de ventweg moeten worden ingepast tussen de woningen en de hoeve Crombach. De ventweg en de Buitenring worden deels ingegraven in de helling, waardoor de ventweg en de Buitenring enkel meters onder het niveau van de tuinen komt te liggen. Het niveau verschil wordt opgevangen door middel van een steil talud. Als geluidwerende voorziening wordt op het talud een scherm geplaatst. De totale hoogte van de geluidwerende voorziening is 6 meter ten opzichte van het niveau van de Buitenring. Aan de zijde van de woningen komt een groene beplantingsrand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00815-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoe staat het straks met onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in de atmosfeer komen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00815-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04005

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In welke mate (met hoeveel decibel) zal het geluidsniveau toenemen t.o.v. de huidige situatie.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. In het akoestisch onderzoek is bij elke geluidsgevoelige bestemming in het onderzoeksgebied de heersende en de toekomstige geluidsbelasting aangegeven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00815-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04006

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen H., Dorothea-Gracht 12 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Indien door en na de aanleg van de buitenring, waarom wij niet gevraagd hebben, een waardevermindering van onze huizen optreedt, zullen wij daar de Provincie Limburg voor aansprakelijk stellen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden. U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de veranderingen in de samenleving:□□- Krimp en dus minder verkeer□- De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde□- De alternatieven aangedragen in de voorrondes□- Kosten in een tijd van bezuinigingen□- De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn. □□ De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met□werk en groen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang. Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.□□De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied□vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” □ Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc.. Kortom u gebruikt een volzin zonder praktijk kennis.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Het oplossen van bestaande knelpunten in kernen, die bestaan doordat de verkeerssituatie niet is aangepast aan de aangelegen voorzieningen, is een taak van de gemeentelijke overheid. De Buitenring draagt wel bij aan de mogelijkheden deze specifieke knelpunten op te pakken. Doordat het verkeer gebruik gaat maken van de Buitenring wordt het onderliggende wegennet voor een groot deel rustiger. Dit biedt kansen voor de wegbeheerders om de weginrichting aan te passen aan de functies die aan de wegen gelegen zijn. In het geval van de specifiek genoemde locaties in de gemeente Brunssum zijn de volgende zaken van belang. De AFCENT is in de toekomst bijna direct ontsloten op de Buitenring (via een aansluiting bij de Kranenpool) en belast daardoor het onderliggende wegennet minder. Op het bodemplein en de Prins Hendriklaan nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Buitenring fors af. Mogelijke knelpunten op deze wegen worden daardoor al verminderd. De verkeerssituatie rondom de school aan de Amstenraderweg verbeterd gedeeltelijk ook. De Amstenraderweg en de Patersweg worden beide rustiger. Daar staat wel een verkeerstoename op de Akerstraat Noord en de kruising van deze weg met de Patersstraat tegenover. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren. Meer dan 300 miljoen geld van de burger stelen voor 5 minuten winst? Waar bent u mee bezig zeker als je weet dat de weg die van Kerkrade, landgraaf naar Brunssum loopt nooit vol is en snelle doorstroming kent behalve dan met pinkpop 1x per jaar.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring.□□De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Tracenota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER zijn ten onrechte niet voor advies voorgelegd aan de Commissie m.e.r. Op de paginas 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extras aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg. Bij het verbeteren van de interne bereikbaarheid, verbeteren van de externe bereikbaarheid en versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04024**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de onderbouwing van 2x2 rijstroken stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het trace uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan. □□Dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km per uur wordt afgezet tegenover een trace met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80 km per uur is vreemd, niet logisch en niet consequent. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Een trace met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km per uur, maar wel ongelijkvloerse kruisingen was ook marginaal effectief geweest dus een goedkoper alternatief□met dezelfde slechte uitkomst.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt op de pagina 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten genoemd. Slechts een van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal.
Antwoord:	In de verkeerskundige rapportage behorend bij het PIP (rapport 4a) is het effect van de Buitenring op de problematische wegvakken en kruispunten in Parkstad Limburg weergegeven. Hieruit blijkt dat, ten gevolge van de BPL, zowel op kruispunt- als op wegvakniveau een verbetering optreedt ten aanzien van bijna al deze capaciteitsknelpunten. De grootste capaciteitswinst wordt gehaald bij de wegvakken en kruispunten in de directe invloedssfeer van de BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een niets zeggende onderbouwing. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In totaal 315 miljoen euro valt er te verdienen voor de wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00816-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Espoir S.J.H., Heufstraat 52 6441TX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gedupeerde van de Awacs overlast en door de Raad van State in gelijk gestelde burger wijs ik u op de uitspraken over geluid in die zittingen! De hoge schermen, korte ligging bij woningen en wijken zal het geluid dus vergroten, waarmee u handelt in strijd met de beslissing van de Raad van State en in strijd met gezondheidsbelang, blijkbaar telt de burger als levende□mens als gezonde mens niet voor u.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de realisatie van het Park Woongebied Hoogveld in Heerlen wordt de bedrijfsvoering van cliënt al ernstig belemmerd en zijn huiskavel aanzienlijk verkleind. Door de aanleg van de Buitenring zal het bedrijf van cliënt nog verder worden verkleind. Door de aanleg van de Buitenring zal cliënt een groot deel van de bedrijfsgronden voor zijn bedrijfsvoering verliezen. De levensvatbaarheid van het bedrijf komt hierdoor ernstig in het gedrang. Het kan zo zijn dat de projecten Park Hoogveld en de Buitenring los van elkaar staan, maar de bedrijfsvoering van cliënt wordt door beide projecten cumulatief getroffen. Op het niveau van het bedrijf van cliënt is er dan ook zeker een rechtstreeks verband tussen die 2 projecten. De Provincie heeft ongeveer 13 hectaren nodig van cliënt voor de aanleg van de Buitenring ter hoogte van de Hamweg in Kerkrade. Dit betreft de volledige pachtkavel op die plaats. Door de aanleg van de Buitenring zal het bedrijf van cliënt dan ook ernstig in gedrang gekomen. Op 11 juli 2008 heeft client zienswijzen ingediend tegen het Bestuurslijk standpunt Voorkeurstrace Buitenring Parkstad Limburg en het Concept Orngevingsvisie voor de Buitenring. In deze zienswijzen heeft cliënt verzocht om een adequate oplossing te bieden voor zijn bedrijfssituatie. In de Nota van zienswijzen van november 2008 heeft de Provincie een reactie gegeven op de ingediende zienswijzen van 11 juli 2008. Als reactie op de ingediende zienswijzen heeft de Provincie contact opgenomen met cliënt. Op 4 december 2009 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen cliënt en de Provincie. In dit overleg zijn geen afspraken gemaakt tussen cliënt en Provincie. Het gesprek heeft tot niets geleid. De Provincie is tot op heden niet met een passend en concreet voorstel gekomen. Uitvoering van de aanleg van de Buitenring zal er toe leiden dat cliënt een cruciaal deel (circa 30%) van zijn bedrijfsgronden verliest, terwijl geen vervangende gronden beschikbaar komen. Dat zal ernstige en onoverkomelijke problemen voor de bedrijfsvoering veroorzaken, zeker afs daarbij in ogenschouw wordt genomen dat het bedrijf in sterk verstedelijkt gebied ligt. Cliënt kan zich dan ook niet verenigen met hetontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Naar het oordeel van cliënt dient de Provincie, alvorens over te gaan tot vaststelling van het inpassingsplan, er op toe te zien dat voor het bedrijf van cliënt dat vergaand wordt getroffen door de ruimtelijke ingreep gewaarborgd is dat de continuïteit van de bedrijfsvoering is veilig gesteld en een toereikend grondareaal beschikbaar is. Naar het oordeel van cliënt heeft de Provincie een inspanningsverplichting, te meer omdat het de Provincie bekend is in welke omstandigheden het bedrijf is komen te verkeren en gezien het feit dat cliënt zelf geen compensatiegronden zal kunnen verwerven. Dat de Provincie een inspanningsverplichting heeft, heeft de Provincie zelf omschreven in de Nota Zienswijzen van november 2008. De Provincie heeft naar het oordeel van cliënt nagelaten een goede en adequate oplossing te zoeken voor zijn bedrijfssituatie.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Ten behoeve van de realisering van de Buitenring is 13 ha grond noodzakelijk. Indiener pacht deze gronden. De provincie streeft ernaar om met indiener minnelijke overeenstemming te bereiken over de ontbinding van zijn pachtovereenkomst voor wat betreft deze 13 ha tegen een volledige schadeloosstelling op basis van de onteigeningswet. In dat kader is de provincie op zoek naar een vervangende gronden gelijkwaardig aan de thans gepachte gronden. Mocht minnelijke overeenstemming niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval heeft indiener recht op een volledige schadeloosstelling. De provincie bestrijdt dat door beëindiging van de eerder genoemde pachtovereenkomst het landbouwbedrijf van indiener niet langer rendabel zou zijn. Indiener onderbouwt dit standpunt ook niet nader. Los daarvan betekent een volledige schadeloosstelling dat indiener in een vergelijkbare inkomenspositie zal komen te verkeren na ontbinding van de pachtovereenkomst.

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn diverse alternatieven aangedragen. Uiteindelijk is er gekozen voor de Voorkeurstracé alternatief 1.8 en 2.2. Het is voor cliënt onbegrijpelijk dat dit alternatief de voorkeur heeft. Naar het oordeel van cliënt was alternatief 2.4 het beste alternatief. Waarom uiteindelijk de keuze is gemaakt voor de alternatieven 1.8 en 2.2 is ten onrechte niet deugdelijk gemotiveerd.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring zal enorme nadelige consequenties hebben voor het milieu. De verkeersintensiteit zal toenemen. Door een toename van het verkeer zal de concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes toenemen. Aangezien de grenswaarden in de huidige situatie al ruim worden overschreden, is het onmogelijk dat de grenswaarden bij aanleg van de Buitenring niet wordt overschreden. Daarnaast merkt cliënt op dat op het bedrijventerrein Willem Sophia, dat op een steenworp afstand ligt van het perceel van cliënt, een mijnsteenberg is opgeworpen. Op dit bedrijventerrein wordt split afgegraven, waardoor er diverse stoffen (en ook fijn stof) vrij komen. Cliënt stelt zich op het standpunt dat bij vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan en in de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken ten onrechte geen rekening is gehouden met de stoffen die vrijkomen op dit bedrijventerrein.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Maar ook bijvoorbeeld de uitstoot van elektriciteitscentrales. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanwezigheid van hoge natuurwaarden op en nabij het betreffende perceel biedt geen mogelijkheden om de weg aan te leggen. Het perceel wordt door diverse (beschermde) dieren gebruikt als leef- en foerageergebied. Hierbij valt te denken aan dassen, patrijzen, vossen, roeken, buizerds en korenwolven. Ook met de aanwezige (beschermde) fauna in het betreffende gebied dient rekening te worden gehouden. In het ontwerp-inpassingsplan is hier ten onrechte geen rekening mee gehouden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring zal geluidsoverlast veroorzaken. Langs de Buitenring zullen geluidsschermen worden aangebracht. Naar het oordeel van cliënt zullen deze geluidsschermen niet alle geluidshinder wegnemen. Cliënt blijft zich op het standpunt stellen dat er onvoldoende waarborgen zijn gesteld om de vrees van cliënt weg te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00817-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goorts en Coppens Advocaten , Heuvelstraat 14 5751HN te Deurne
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten slotte stellen cliënten vast dat uit verschillende onderzoeken blijkt dat er nog aanvullend of nader onderzoek noodzakelijk is. Het ontwerp-inpassingsplan ontbeert hiermee een deugdelijke motivering omdat een aantal feiten nog niet zijn vastgesteld. Het ontwerpinpassingsplan is daarmee niet zorgvuldig genoeg voorbereid. Dit is in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. Cliënt stelt zich op het standpunt dat het ontwerp-inpassingsplan opnieuw ter inzage moet worden gelegd op het moment dat alle onderzoeken zijn afgerond en de resultaten daarvan bekend zijn. Cliënt wordt nu de mogelijkheid ontnomen om op die rapportering inhoudelijk te reageren.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan

opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□

Hoofdzienswijze: 00818-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04038

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Uit het voorgaande blijkt dat nut en noodzaak van de verbinding vaststaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ten eerste wil ik bij u in herinnering roepen dat wijlen mijn echtgenoot, de heer A.H.M. Bus reeds in een vroeg stadium contact heeft gehad met de betrokken ambtenaren van de Provincie Limburg over onze woning, gelegen aan de Brunssummerweg 2, 6436 CX, Amstenrade in samenhang met de toenmalig vastgestelde corridor van de Buitenring. Destijds heeft er overleg plaatsgevonden over onze bereidheid de woning te ruilen voor een vergelijkbare woning in Bingelrade. Omdat het tracé van de Buitenring vlak langs of over het perceel waar deze woning is gelegen, zou komen te lopen, zou onze woning immers hetzij geamoveerd moeten worden hetzij zou deze uiteraard volstrekt onverkoopbaar worden. Door het overlijden van mijn echtgenoot, is dit contact helaas niet voortgezet. Aangezien ons woon- en leefklimaat als gevolg van de aanleg van de Buitenring in onacceptabele mate zal verslechteren, wil ik hierbij nogmaals aangeven geïnteresseerd te zijn in een voor mij acceptabele woningruil of verkoop. Die verslechtering van het woon- en leefklimaat wordt hieronder onder "Woon en leefklimaat" nog verder uiteengezet en toegelicht. Deze punten kunnen ook als toelichting worden beschouwd voor de noodzaak tot de eerder genoemde woningruil respectievelijk verkoop.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ter inzage leggen en procedure□Als direct betrokkene ben ik teleurgesteld door het tijdstip van de publicatie vlak vóór het zomerreces. Daarbij komt dat de omvang van de onderliggende stukken het nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Dat alles maakt het opstellen van een zienswijze veel bezwaarlijker dan nodig zou zijn geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door het ontbreken van het compensatieplan voor natuur, de details aangaande de ontwerpen voor op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken en archeologische studie, ben ik - afgezien van het hiervoor opgemerkte - in onvoldoende mate in de gelegenheidgesteld het inpassingsplan te beoordelen op zijn consequenties voor het woon- en leefklimaat aangaande mijn woning gelegen Brunssummerweg 2, te Amstenrade. Het inpassingsplan is op deze en meerdere andere punten onvolledig. Tegen de achtergrond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur moet in verband met dat alles gelden dat het inpassingsplan onvolledig, te weinig concreet is en te weinig rechtszekerheid biedt. Ik verbind hieraan de conclusie dat het plan, wat betreft het woon- en leefklimaat aangaande mijn woning onzorgvuldig tot stand is gekomen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□

Met betrekking tot het aspect archeologie merken wij op dat in het Inpassingsplan voor alle gronden die nog niet zijn vrijgegeven een aanlegvergunningenstelsel is opgenomen. Hiermee worden de archeologische belangen gewaarborgd.□□Voorts merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Gelet op het voorgaande zijn wij van oordeel dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid en is voorzien van een draagkrachtige motivering.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00818-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04044

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit het inpassingsptan blijkt dat Provinciale staten voor hun besluitvorming na afloop van de□zienswijzenperiode nog nader uitgewerkte informatie aangereikt zal krijgen door het□ingenieursbureau Arcadis. Ook al vanwege het nu ontbreken van die informatie staat voor mij□onvoldoende vast in welke mate rechtszekerheid kan worden ontleend aan het onderhavige concept inpassingsplan.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is volgens mij zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelfde reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Uw College vindt het ook niet meer nodig uw opmerkingen /aanvullingen MER te laten toetsen en een MER advies over de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth te vragen. Alle beoordelingen komen hiermee op termijn op het bordje te liggen van de Raad van State. De inspraak van mij als belanghebbende wordt hiermee zeer beperkt. Hierbij dien ik op te merken dat ik van mening ben dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur (BPL). Ik verwijs hierbij naar een uitspraak in het kader van de Uzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk

opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden uit oogpunt van belangenverstrengeling.□ □ADC-toets□Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 kan worden verleend als zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen ontbreken, sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de schade afdoende gecompenseerd wordt (ADC-toets). Binnen de uitgevoerde Passende beoordelingen wordt geconcludeerd dat als gevolg van de Buitenring geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarom niet nodig.□□Gedeputeerde Staten zijn op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en/of artikel 19d van die wet. Hierop zijn een aantal uitzonderingen (in die gevallen is de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bevoegd gezag). Deze uitzonderingen zijn genoemd in het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Geen van de daar genoemde uitzonderingen doet zich hier voor. Niet de minister van LNV, maar GS is in dit geval daarom het bevoegd gezag. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL zijn er wisselende doelstellingen geformuleerd. Na het horen van maatschappelijke kritiek werden nieuwe doelstellingen geformuleerd, of deze werden door kritische belanghebbenden weerlegd. Als laatste "hoofddoelstelling" noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". Juist deze doelstellingen van uw College worden door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) weerlegd. De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. Dit terwijl er alleen al voor Brunssum, bij een verbetering van de bereikbaarheid van de oostflank, 4.000 nieuwe banen in het vooruitzicht werden gesteld. Ook de opbloei van Kerkrade, met "hightech" centra van internationale allure, blijkt slechts een banenwinst van l a 2% te genereren. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) zelfs nihil te zijn. Ik mag hieruit concluderen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald. Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijs ik uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te

verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.□□2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de

verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS illustreren dit. □□In het rapport van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het ECORYS-rapport is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Gelijktijdig met het Provinciaal inpassingsplan werden door uw College de resultaten van een door bureau Ecorys uitgevoerde MKBA. Naar mijn mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. O.a. omdat het bureau niet onderzocht of de gestelde doelen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd. Wel geeft deze MKBA duidelijk aan dat er nauwelijks sprake is van een economische impuls en dat, met de aanleg van de BPL, niet aan de nieuwe en bestaande doelstellingen tegemoet wordt gekomen. De MKBA becijfert een maatschappelijk winst op de investering van € 43 miljoen. Dit lijkt op het eerste oog positief. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames.□Bovendien bestaan de genoemde baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Een aantal van deze uitgaven zijn:□• Kosten voor de noodzakelijke verbreding (bij aanleg BPL) van de N276 (Doenrade - Brunssum) tottwee maal twee rijstroken;□• Kosten van de verbreding van de N274 en de kosten van de verbreding van beide rotondes in deze N274 bij Schinveld;□• Kosten voor een snelle afwikkeling van het verkeer van en naar de BPL. Op diverse locaties (o.a. kruispunt A kerstraat/ Paters weg Hoensbroek, kruispunt AHee/Hagedorenweg en kruising Hoofdstraat/Hommerterallee Amstenrade enz.) zijn extra verkeersvoorzienrngen (rotondes, verkeerslichten, parallelwegen enz.) noodzakelijk;□• Kosten voor natuur en eventueel natuurcompensatie;□• Kosten tijdens de aanlegfase (tijdelijke ver keersvoorzieningen, herstel wegdek, reistijdverliezen als gevolg van omrijden, enz.);□• Kosten van Planschade (niet gering);□• Kosten aantasting landschap;□• Waardedaling woningen omwonenden.□Alle hiervoor opgesomde (directe en indirecte) uitgaven zijn noodzakelijk bij het effectueren van de plannen van de BPL. Ware deze uitgaven wel doorgerekend in de MKBA, dan zou de□"maatschappelijke opbrengst" van € 43 miljoen meer dan waarschijnlijk nihil, dan wel negatief zijn. Overigens heb ik niet kunnen vaststellen of de kosten van aanleg van de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth in de uitgaven zijn meegenomen. De reistijdwinst is wel meegenomen in de baten. De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij die andere varianten. Het meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt. Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe arbeidsplaatsen zal opleveren.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. □□ Conform de voorschriften zijn de kosten van noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet opgenomen. Dit geldt ook voor de kosten van natuur, landschap, compensatie, mitigatie en planschade. De kosten van de aansluiting Nuth zijn in de investeringskosten in de MKBA opgenomen□□De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Mij is gebleken dat de Ladder van Verdaas (rapport Ecorys) en uw eigen beleid betreffende de 3 B`s uit uw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PWP) volstrekt onjuist zijn toegepast. Door de onderzoekers is in de MKBA alleen gekeken of één enkele mogelijkheid, een gelijk "oplossend vermogen" heeft als de aanleg van de BPL. Beide "uitgangspunten" hebben tot doel enkel tot de aanleg van nieuwe infrastructuur over te gaan wanneer geen "andere mogelijkheden" effect hebben.□Bij die "andere mogelijkheden" is het natuurlijk ook goed mogelijk dat een "combinatie van□mogelijkheden" wel tot een oplossing van de geschetste problemen kan leiden. Ik denk hierbij aan een combinatie van "mobiliteitsmanagement", zoals het beter benutten van wegen, verbeteren van openbaar vervoer, het op onderdelen verbreden van wegen, het aanbrengen van werken die de verkeersdoorstroming bevorderen, enz. Het op een onjuiste wijze toepassen van de ladder van Verdaas i.c. het niet onderzoeken of een combinatie van mogelijkheden wel tot een oplossing van de problemen leidt is in strijd met het beginsel van Zorgvuldigheid.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven

en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00818-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04049

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wat betreft de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten analyse, zoals geformuleerd in het inpassingsplan, kan ik concluderen dat de hoofddoelstelling van de Buitenring op het gebied van economische impuls na doorrekening door adviesbureau Ecorys niet meer dan 180 banen op zou leveren voor de regio, en dat een impuls aan de recreatie/toerisme niet is toe te schrijven aan de huidige plannen voor de Buitenring. Hiermee is de Buitenring niet als doeltreffend instrument te beschouwen voor zijn hoofddoelstelling zoals geformuleerd in het concept inpassingsplan. Met betrekking tot een aantal afgeleide doelstellingen waarmee resultaat wordt geboekt, zoals de bereikbaarheid van locatie in Parkstad, verkeersveiligheid in Parkstad, een overzichtelijke wegstructuur in Parkstad en het verplaatsen van luchtvervuiling uit de woonkernen richting de randgemeenten heeft te gelden dat die punten wellicht met name voor Parkstad nuttig zijn maar dat daarmee naar mijn oordeel geen dwingend belang is gegeven, dat zodanig van aard en omvang is dat daarmee het nut en de noodzaak als een gegeven zouden kunnen worden beschouwd. Met name heb ik onoverkomelijke bezwaren tegen de voorgestelde gevolgen voor mijn woon- en leefkwaliteit als gevolg van de verslechtering van de luchtkwaliteit, toename van geluidhinder, aantasting van delandschappelijke waarden, aantasting van cultureel historische waarden en de isolerende werking als gevolg van beperkte bereikbaarheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder.

□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het beleid rond de gebiedsontwikkeling, welke onlosmakelijk gekoppeld schijnt te zijn aan de realisatie van de Buitenring, en die een bijdrage zou moeten leveren om de tekorten van het project te financieren, maakt ten onrechte geen onderdeel uit van het inpassingsplan. In de kwartaalrapportage mei 2010 van de provincie wordt slechts een beleidsnota over het onderwerp (document afdeling infraprojecten Provincie Limburg:`Basisrapportage Buitenring Parkstad Limburg, Regeling Grote projecten Provincie Limburg 2009, 9 maart 2010) doorgestuurd aan Provinciale Staten. De gebiedsontwikkelingen behelzen een commerciële uitbating van het tracé rond de Buitenring. Het gevolg: een vergaande transformatie van het landschap. In de juridische besluitvorming over het project, het Inpassinsgplan, kom ik echter (ten onrechte) geen omschrijvingen of restrictieve beleidskaders tegen over deze grote consequenties.
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP).□ Los daarvan vormen de gebiedsontwikkelingen geen onderdeel van het project Buitenring. Vandaar dat deze toekomstige gebiedsontwikkeling niet in het Inpassingsplan is opgenomen. Hiertoe bestaat ook geen verplichting. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De komst Buitenring betekent - aldus de stukken - dat er wat betreft luchtkwaliteit een kleine verplaatsing plaatsvindt van de kernen van de Parkstadgemeenten naar het buitengebied. Dit bedraagt niet meer dan 4% vermindering in de kernen. Als straks 24 schadelijke deeltjes per uur worden ingeademd in plaats van 25, maakt dat medisch gezien niets uit en is er geen sprake van 4% gezondheidswinst. Door de komst van de Buitenring stijgt echter wel de totale hoeveelheid schadelijke lucht met 5%. Medisch gezien is dit wel relevant. Naast de verslechtering van de buitenring zelf, zal er door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal "verkeersbewegingen" van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen plaatsvinden. Hierdoor zal er een bovenmatige toename van de concentratie stikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor mijn Woon- en Leefmilieu evenals onze Gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast. Ook ten aanzien van dit onderdeel heb ik ernstig mijn twijfels of uw College, bij de voorbereiding van het Inpassingplan, mijn belangen wel voldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Opgemerkt dient te worden dat in de huidige situatie totaal geen verkeergeluid of andersoortig storend geluid te horen/ervaren is in of om mijn woning. De meetwaarde hiervoor ontbreekt echter in het Deelrapport 10A. De Brunssummerweg is slechts voor langzaam verkeer toegankelijk met uitzondering van bestemmingsverkeer. Dit is een bijzondere kwaliteit vooral in samenhang met de korte afstand tot de kern van Amstenrade en Treebeek (Brunssum). In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt. Het geluidsniveau voor mijn woning gelegen Brunssummerweg 2, blijft volgens Deelrapport 10A net binnen de toegestane norm van 48 db met een waarde van 46,46dB (zonder reconstructie 51,25dB). Hierbij is meegnomen dat met de toepassing van geluidsreducerende asfalt een geluidsreductie van 2 db verkregen kan worden. Dit is overigens een aanname en waarop die is gebaseerd is voor mij niet te achterhalen. Ik hebben geen enkele rechtszekerheid dat deze geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 db daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ditzelfde geldt voor de Geluidwal ter plaatse. □□2a Ontvangerpunt 06218/Clusterindeling□In Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg staat mijn woning omschreven als ontvangerpunt 06218. Dit ontvangerpunt verwijst vervolgens naar cluster 45, met adresvermelding Brunssummerweg 2. Cluster 45 is echter gelegen in Landgraaf. Mijn woning gelegen Brunssummerweg 2, te Amstenrade ligt volgens de clusterindeling in deze publicatie in cluster 9. Volgens een slechts mondelinge mededeling van de desbetreffende ambtenaar van de Provincie Limburg is het echter aannemelijk dat er met cluster 45 niet de locatie in Landgraaf wordt bedoeld, maar mijn woonadres, omdat deze adresgegevens ook in de tabel voorkomen. Dit verschaft mij echter niet de mate van rechtszekerheid die ik aan deze publicatie zou moeten kunnen ontlenen althans en in ieder geval kunnen en mogen□aan een dergelijk "onderzoek" geen conclusies worden verbonden.□2b Referentiewaarde -200□In de tabel eindresultaat maatregelafwegingen, inclusief aftrek artikel HOg, is een vermelding□"Heersend in dB" opgenomen van -200 dB. Deze waarde is fysisch onmogelijk. Reeds daarom ook geeft deze meting mij niet de mate van rechtszekerheid die ik aan deze publicatie zou moeten kunnen ontlenen. □□In Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is voor het bepalen van de akoestische situatie uitgegaan van de ligging van de weg (horizontaal/verticaal). Deze heeft in de resultaten alleen invloed op de transmissie van het geluid, dat wil zeggen de overdracht van het brongeluid vanuit een eventuele verdiepte ligging, en niet op de bron zelf, welke in een situatie waarin de weg een bepaald hellingspercentage heeft een grotere geluidsbelasting met zich mee zal brengen. Daarnaast heeft de geluidsaccumulatie onder de "kunstwerken" geen invloed op de akoestische situatie, zoals neergelegd in Deelrapport 10A. De ligging van mijn woning direct naast het kunstwerk zal hier echte in grote mate invloed van ondervinden. Het geluid zal immers onder het kunstwerk reflecteren en daardoor cumulatief een hogere waarde bereiken dan voorgesteld in een situatie zonder kunstwerk. De waarde opgenomen inde tabel eindresultaat maatregelafwegingen, inclusief aftrek artikel IIOg, is de waarde na reconstructie dwz. na de toepassing van geluidsabsorberend asfalt en het plaatsen van een geluidswal ter hoogte van mijn woning een waarde van 46,16 dB (zonder reconstructie 51,25dB). De opmerkingen met betrekking tot het hellingspercentage en de invloed daarvan op de geluidsbron alsmede de accumulatie onder het kunstwerk zullen - denk ik - een zodanige dergelijke invloed hebben dat de 48 dB grens ook met maatregelen (ruim) wordt overschreden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende

doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00818-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04055

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van het onderdeel geluid wijs ik College nog op de niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat de geluidsoverlast door deze radarvliegtuigen in deze regio al de kritieke en maximaal toegestane norm voor geluidshinder overschrijdt en dat er (nog steeds volgens dit rechtsorgaan) in deze regio geen nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten meer mogen worden aangelegd. Ik verzoek uw College met deze uitspraak van de Raad van State rekening te houden in de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het unieke heuvellandschap.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. De maatschappelijke noodzaak van de Buitenring is niet aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het kader van de landschappelijke inpassing worden de laanbeplanting van de Allee en de Brunssumerweg hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. De aantasting van deze landschappelijke en cultuurhistorische structuren wordt hiermee gemitigeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het "Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade" ligt het kasteelpark. Dit circa 10 ha grootte wandelpark, dat een scala aan zeer oude, zeldzame bomen en planten bevat, ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer 250 meter van onze straat. Het kasteelpark is in beheer bij de vereniging Natuurmonumenten en herbergt, door zijn rustige ligging en gevarieerde samenstelling van bomen en planten, een groot aantal bijzondere diersoorten, waarvan een aantal een beschermde status heeft. Er zijn in het kasteelpark regelmatig de groene, de bonte en de zwarte specht, diverse soorten uilen, marters, eekhoorntjes, klein wild, het vliegend hert en een groot aantal vleermuizen gesignaleerd. Een aantal van deze diersoorten zijn wettelijk beschermd in het kader van de Flora en Faunawet. Aangezien ik in de directe nabijheid van het kasteelpark aan de Brunssummerweg een grote tuin hebben met een zogenaamde "bosbeplanting" en aangrenzende fruitboomgaard, vormt deze tuin□een "uitvlieg- dan wel foeragegebied" voor de hiervoor genoemde, deels beschermde, dieren. Door de aanleg van de BPL en de daarmee gepaard gaande toename van geluidsoverlast, zowel aan de voorzijde alsook aan de achterzijde van mijn woning, dreigt dit "uitvlieg- en foeragegebied" voor deze dieren te verdwijnen. Voorts lopen deze dieren een groot risico door voertuigen te worden overreden. Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, laat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De ligging van de buitenring zal grote gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van mijn woning. Op dit moment is onze woning door middel van de Brunssummerweg - de oorspronkelijke verbinding tussen Brunssum en Amstenrade - zowel bereikbaar via Amstenrade als via Brunssum. Na aanleg van de Buitenring wordt onze woning nagenoeg onbereikbaar als gevolg van de aanleg van een kunstwerk ter hoogte van de kruising van de Buitenring met de Brunssummerweg dat slechts toegankelijk is voor langzaam verkeer. De woning zal dan slechts bereikbaar zijn via Amstenrade, hetgeen ook betekent dat een route via de oude kern van Amstenrade naar de hoofdwegen gevolgd dient te worden. Dagelijks dien ik daarvoor dus minimaal twee keer een omweg van ongeveer 4 kilometer te maken om op het punt van vertrek te komen. Het feit dat de woning plotseling aan een doodlopende weg komt te liggen heeft daarbij als consequentie dat ik de ligging/bereikbaarheid als zeer onveilig ervaar, doordat je met de auto genoodzaakt bent een kant op te rijden. Dit alles heeft als consequentie dat de woning zeer geïsoleerd komt te liggen.
Antwoord:	Uw woning zal bereikbaar blijven vanaf twee kanten voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Voor het gemotoriseerd verkeer blijft de bereikbaarheid van uw woning gewaarborgd via de kern Amstenrade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voor de huidige ligging van mijn woning en in grote mate voor het woon- en leefklimaat, is in hoge mate bepalend het gebied waar deze is gesitueerd, te weten net buiten het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, omringd door vergezichten, bepaald door kasteel Amstenrade, de laanbeplantingen aan de Brunssummerweg alsmede het landschap dat wordt bepaald door weidse uitzichten zonder infrastructuur of bebouwing. Die landschappelijke waarde is zoals gesteld in de Aanvulling MER groot en alom gewaardeerd. De komst van de buitenring zal deze bijzondere waarden geheel teniet doen. De afstand tussen de Buitenring en de woning is dusdanig gering dat de landschapbeleving geheel zal verdwijnen. De komst van de buitenring zal bovendien ontegenzeggelijk ook (milieu)hinderlijke gevolgen meebrengen. Dit een en ander zal tot gevolg hebben dat mijn woning zo goed als onverkoopbaar zal worden en dat het woongenot zal teniet gaan althans drastisch zal verminderen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Doordat de waarde van de woning in grote mate samenhangt met de omgeving waarin deze is gesitueerd, zal de komst van de Buitenring en de negatieve (milieu) hinderlijke gevolgen als verslechtering van de luchtkwaliteit, toename van geluidshinder, aantasting van landschappelijke kwaliteiten, aantasting van cultuurhistorische kwaliteiten, isolerende werking door beperkte bereikbaarheid en de dagelijkse noodzaak tot kilometers omrijden via de oude kern van Amstenrade leiden zo al niet tot praktische onverkoopbaarheid van de woning dan toch in ieder geval tot een zeer aanzienlijke waardedaling. Die waardedaling van de woningen gelegen in het tracé zijn - zeer ten onrechte - niet opgenomen in de kosten baten analyse.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In alle gesprekken met ambtenaren van de Provincie Limburg is aangegeven dat de Buitenring Parkstad Limburg verdiept, dus minimaal 4,20 meter ingegraven onder de Brunssummerweg zou komen te liggen ten plaatse van de kruising. In de verstrekte gegevens, o.a. P21 van Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg staat deze kruising omschreven als: " Brunssummerweg/Kloosterberg, Amstenrade (De Brunssummerweg/Kloosterberg gaat verhoogd over de BPL.)" Deze omschrijving is erg vrijblijvend geformuleerd en geeft onvoldoende inzicht in de uitvoering van deze kruising en de samenhangende consequenties daarvan. Er is geen hoogteligging van het tracé gespecificeerd waaruit blijkt hoe de hoogte van het landschap zich verhoudt tot de Buitering alsook de Brunssummerweg.
Antwoord:	De kruising van de Buitenring met de Brunssummerweg is zodanig ontworpen dat de bestaande karakteristieke bomenrij langs de Brunssummerweg gespaard kan blijven, door de weg op de huidige hoogte te laten liggen en de Buitenring er onder door te laten gaan. De Buitenring zal daar dus verdiept worden aangelegd. Uit de dwarsprofielen die thans op de verbeelding zijn aangebracht is de hoogteligging van het tracé af te leiden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verkeer door de Hoofdstraat te Amstenrade neemt eveneens toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) tot ruim 24.000 voertuigen per etmaal. De infrastructuur van deze straat is niet op deze verkeerstoename berekend (smalle weg, met smal in weg geïntrigeerd fietspad, parkeerstroken (direct langs fietspad) met beperkte parkeerduur waardoor veel parkeerbewegingen, enz.). Deze toename zal niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook op de kruispunten Allee / Hagendorenweg en Hoofdstraat / Hommerterallee tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars en het winkelende publiek. Door de verhoogde "verkeersintensiteit" op de Hoofdstraat met alle gevolgen van dien (moeilijk in- en uitrijden met parkeren, op grotere afstand parkeren, gevaarlijk straat oversteken enz.) zal de aantrekkelijkheid als winkelstraat snel afnemen. De gevolgen hiervan zullen straks terug te vinden zijn in winkelsluitingen en/of opheffingen van zaken. Daarmee zal de leefbaarheid in de kern Amstenrade verder afnemen. Dit is in strijd met het kleine kernenbeleid dat niet alleen uw College, maar ook de gemeentebesturen van die gemeenten, waarin zich één of meer kleine kernen bevinden, voorstaat.
Antwoord:	De door u geschetste toename van verkeer tot 24.000 mvt/etmaal in de Hoofdstraat is niet correct. Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toekomstige verkeersintensiteit van ca. 20.000 mvt/etmaal in het jaar 2025. Ten aanzien van de verkeerstoename op deze weg, als gevolg van de Buitenring, het volgende. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op de wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In de Hoofdstraat in Amstenrate is weliswaar ook sprake van een toename, maar de verwachte toekomstige verkeersintensiteit ligt hier lager: ca. 13.500 mvt/etmaal. Dit is een toename van ca. 19% ten opzichte van de toekomsituatie zonder Buitenring. De N581 (Hoofdstraat) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De uitwerking van de kunstwerken beperkt zich tot de ontwerpprincipes van deze objecten. Vanwege het belang van het gebruik van de kunstwerken in relatie tot de bereikbaarheid van de woning, de samenhangende geluidsbelasting en het zicht op het omringende landschap, is een gedetailleerde uitwerking van belang. Omdat de plannen voor een bestemmingsplan onvoldoende concreet zijn uitgewerkt is voor mij als belanghebbende ook allesbehalve duidelijk waarmee ik word geacht in te stemmen.
Antwoord:	Bij een Provinciaal Inpassingplan wordt het ruimtebeslag vastgelegd, en worden nog geen ontwerpen van kunstwerken weergegeven. Specifiek voor de kruising Brunssummerweg : dit betreft een viaduct in de Brunssummerweg over de Buitenring waarbij een betonnen dek zal worden toegepast. De zijkanten worden voorzien van stalen leuningen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00818-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus- Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De hoogte en het type geluidsscherm wordt aangeduid in het omgevingsplan via een schets. Waar precies het geluidsscherm wordt geplaatst in het talud ter hoogte van de ligging van mijn woning wordt niet aangeduid. De schetsen zijn niet gedetailleerd en er zijn geen (uitgewerkte) tekeningen van de desbetreffende situatie bijgevoegd. Reeds hierdoor is het niet helder wat de (ruimtelijke en andere) consequenties van de aanleg van een dergelijk voor deze landelijke omgeving "vreemd" element zijn.
Antwoord:	Op de ter inzage gelegde Verbeeldingskaarten is het complete ruimtebeslag weergegeven. Hierin is niet alleen de weg, maar ook de overige benodigde (inpassings-) maatregelen weergegeven. Binnen het ruimtebeslag worden dus ook de eventuele geluidswerende voorzieningen getroffen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie□oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□- dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□- een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□- het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□- zoab op de Schanserweg;□- maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□- verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□- maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen. □□ Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te

treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedalingvan mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht□worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Hetontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□- de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□- de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□- de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□- het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□- de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□- over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00826-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls J.J., 1940-45 laan 12 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie□oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□ □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□- dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□- een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□- het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□- zoab op de Schanserweg;□- maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□- verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□- maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht□worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□- de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□- de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□- de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□- het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□- de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□- over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

□
De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00827-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Leeuw C., 1940-45 laan 10 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00828-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ten Oever-Curfs B.M.H., Naanhofsweg 74 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voor wat betreft B 863; Dhr. Kerkhof bevestigt in bovengenoemde brief dat er over dit perceel reeds in april 2009, mondelinge, overeenstemming is bereikt. Perceel B863 zal geruild worden tegen een (gedeelte van) en perceel in eigendom van de provincie. Bij voorkeur van mij, zou dit perceel A5744 (huidig eigendom van firma Schoonbroodt). Dit in verband met het hoogteverschil met andere percelen. In ieder geval zou het te ruilen (gedeelte van) perceel grenzen aan perceel A5743. Ik ben niet akkoord met een ruil waarbij het te verschaffen perceel een groot hoogteverschil op een relatief beperkte oppervlakte tot gevolg heeft. Daarnaast dient het te verschaffen perceel te passen in de huidige gebruikswijze van perceel A5743, te weten bosperceel, visvijver en achtertuin van onze woning. In het ontwerp Provinciaal InpassingsPlan Buitenring Parkstad Limburg van de provincie Limburg is aan dit perceel de bestemming `Agrarisch met waarden` toegekend. Het huidige, feitelijke gebruik is als huisperceel en als zodanig ingericht, te weten als tuin met visvijver, bos/ houtwal enz. De kortste afstand tussen mijn huisperceel en een faunapassage is circa 170 meter, dit is af te leiden uit de plankaart. Uw beslissingsgronden, zoals opgenomen in het inpassingsplan, `om de uitloopgronden voor de faunapassages te garanderen` hebben mijns inziens dan ook geen toepassing. NB dit perceel is van oudsher een zandgroeve, wat de enorme hoogteverschillen verklaart. Kortom; ik zie geen enkele noodzaak het perceel A 5743 in zijn geheel of gedeeltelijk te onteigenen. Over perceel B 863 was reeds, mondeling, een bevredigende oplossing gevonden. Een oplossing die gezocht kan worden in een (gedeeltelijke) ruil met een perceel in het eigendom van de provincie blijft voor mij bespreekbaar. Echter dient deze ruil dan o.a. aan de eerder genoemde voorwaarden te voldoen.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Ten behoeve van de uitvoering van de Buitenring is het door Indiener genoemd perceel B863 noodzakelijk. In het kader van het minnelijk overleg heeft een aankoper indiener recentelijk een aanbod gedaan waarvan de door indiener genoemde ruil onderdeel uitmaakte. Indien Indiener dit aanbod niet wenst te accepteren, dan zal de provincie het minnelijk overleg voortzetten en Indiener een nieuw aanbod doen. Daarbij zal de provincie ook de door indiener genoemde voorwaarden beoordelen. Inmiddels is gebleken dat het perceel A5743 niet benodigd is te verwerven voor realisatie van de Buitenring. Mocht onverhoopt minnelijke overeenstemming niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Minnelijke verwerving dan wel onteigening zal geschieden tegen een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04084**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Inpassingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid voorbereid. Draagvlak onder de bevolking ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden. Gezien het bovenstaande volgt de provincie reclamant niet in de stelling dat het Inpassingsplan onvoldoende is gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging□De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen. □□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij ook de Vogelzankweg te Landgraaf in het onderzoek is opgenomen. De Vogelzankweg wordt gewijzigd aangesloten op de Hoogstraat. Voor de Vogelzankweg is onderzocht of sprake is van een reconstructie. Er zijn geen woningen of geluidsgevoelige bestemmingen met een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.Nader onderzoek naar maatregelen is niet aan de orde. Hogere waarden hoeven niet vastgesteld te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Door de komst van de aansluiting Hoogstraat nemen de intensiteiten op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat toe. De aansluiting zorgt daarentegen voor afnames van de verkeersintensiteiten op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijd minder kilometers over het onderliggend wegennet van Landgraaf. Uit kwantitatief verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersafname op een groot deel van het wegennet in Landgraaf de verkeersveiligheid in Landgraaf ten goede komt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Aankoop van de woning is niet noodzakelijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Is voldoende gewaardborg dat overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04106**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	** In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00829-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00830-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bock C.L.M., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00830-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bock C.L.M., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00830-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bock C.L.M., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00830-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bock C.L.M., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00830-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bock C.L.M., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wie den offen gelegten Unterlagen sowie den Erlëuterungen der Planer im Mobilitatsausschuss der Stadt Aachen und im Bau- und Verkehrsausschuss der Stadt Herzogenrath zu entnehmen ist, gehen die Planungen der Provinz Limburg davon aus, dass die B258n auf deutscher Seite gebaut wird. Nach Ihren Planungen soll über die B258n ein grosser Teil des Verkehrsaufkommens abfliessen, das auf dem Buitenring erwartet wird. Auch auf der östlichen Hamstraat soll die Verkehrsbelastung urn 94 % zunehmen. Die B258n würde dadurch mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen, auch mit Schwerlastverkehr, belastet werden. Dieser Verkehr würde ohne die B 258n im wesentlichen über die Autobahn A 76/ A4 abgewickelt werden. Die B258n soll offenbar nach der Vorstellung der Planer des Buitenrings nicht nur zur Entlastung des Buitenrings, sondern auch zur Entlastung der Autobahn genutzt werden. Dass diese Zielvorstellung nicht sinnvoll ist, würde bereits im Achtergronddokument Verkeer angemerkt. Warum der Bau der B258n dennoch von der Provinz Limburg befürwortet wird, ist für uns nicht nachvollziehbar.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Met de komst van de B258n wordt beoogd bestaande routes tussen Aachen, Herzogenrath en Parkstad Limburg te ontlasten en de leefbaarheid in kernen in Nordraum Aachen te verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Der geplante Verlauf der B 258n durchschneidet das „Heydener Lendenen". Diese Landschaft wird sowohl landwirtschaftlich wie auch als weitrëumiges, grenzüberschreitendes Naherholungsgebiet für Wanderer, Jogger, Reiter und Radfahrer aus Aachen, Herzogenrath und Kerkrade genutzt. Diese Nutzungen wurden 2008 durch das Euregionale-Projekt „Pferdelandpark" festgeschrieben und aufgewertet. Eine neue SchnellstraSe durch dieses Gebiet würde diese Nutzungen erheblich einschrënken und die Aufwertung zunichte machen.
Antwoord:	De studie naar de B258n bestaat uit een aantal alternatieven. Een besluit over de B258n dient nog plaats te vinden. In het kader van de Umweltverträglichkeitstudie zijn alternatieven onderzocht. Daarbij zijn ook de aspecten meegenomen die de indiener van de zienswijze aangeeft. De keuze, die moet worden gemaakt uit de alternatieven is echter geen keuze die tot onze verantwoordelijkheid behoort. Deze keuze en het afwegen van de door de indiener aangegeven aspecten, behoort tot de verantwoordelijkheid van de Bund. Wij nemen derhalve slechts kennis van de door u aangevoerde argumenten

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Zudem sind die erheblichen Umwelteinschrankungen, die die B 258n erzeugen würde, bereits ausführlich durch die Umweltvertraglichkeitsstudie (UVS) belegt. Die verkehrstechnisch bevorzugte Trasse ist gleichzeitig die, die die Umwelt am meisten belasten würde. Auch liegen ökologische Ausgleichsflächen für das Gewerbegebiet AVANTIS im geplanten Streckenverlauf. Ihre Darstellung, es gabe von deutscher Seite eine „Aufgabenstellung", eine „bessere grenzüberschreitende Verkehrsverbindung zwischen der Parkstad Limburg und dem Nordraum Aachen" mit Hilfe „von zwei neuen Straften" zu erarbeiten,` ist nicht zutreffend. Der Landesbetrieb Strassenbau NRW ist auch nicht Initiator der B 258n. Er ist auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans lediglich beauftragt, die B 258n zur „Entlastung der Ortsdurchfahrten" (gemeint sind die Stadtteile von Herzogenrath), sowie „dort Minderung der Unfallrisiken und der Umweltbelastungen" zu planen. Den glaubhaften Nachweis, dass dies durch die B 258n zu bewerkstelligen ware, konnte der Landesbetrieb bisher nicht erbringen. Wahrscheinlich würde die B 258n das genaue Gegenteil bewirken. Die gesetzlich geforderte Abwegung zwischen Umweltbelastung und verkehrlichem Nutzen wird daher zum Planungstop führen mussen.
Antwoord:	De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Onder regie van de Stadteregion Aachen wordt, tezamen met het Landesbetrieb Strassenbau en de Aachener Verkehrsbund een "grenzüberschreitenden, georeferenzierten Datenplattform und eines Verkehrssimulationsmodells mit integrierter Verkehrsdatenbank für die Region Aachen" ontwikkeld. De uitkomsten van dit Verkeersmodel zullen een belangrijke rol spelen bij de verdere procedure met betrekking tot de B258n en de uiteindelijke besluitvorming. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Diese Abwägung ist in Deutschland Teil eines ergebnisoffenen Verfahrens, an dem die Burger beteiligt werden und das noch nicht abgeschlossen ist. Dessen Ergebnis kann durch die konkreten Planungen am Buitenring nicht vorweggenommen werden!
Antwoord:	Wij hebben uitsluitend onze voorkeur voor de oostelijke variant van de B258n uitgesproken, vanuit het perspectief van Parkstad Limburg. De keuze of de B258n er moet komen en zo ja, in welke vorm, berust bij de verantwoordelijke Duitse overheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Es gibt keinen sachlich fundierten Grund, die B 258n zu bauen. Daher kann weder über die Proteste der Anwohner und die Nutzer des Heydener Lëndchens, noch über die Rechte der Grundeigentümer - insbesondere die Stadt Aachen sowie private Grundbesitzer - hinweg gegangen werden, die sich ausdrücklich gegen die B 258n ausgesprochen haben.
Antwoord:	Op dit moment wordt onder regie van de Stadteregeion Aachen een Verkeersmodel ontwikkeld dat mede moet dienen om de verkeerskundige werking van de B258n te onderzoeken. Wanneer uit dit Verkeersmodel blijkt dat er een substantiële afname van verker plaatsvindt in de bebouwde kom van Herzogenrath, dan is het vervolgens aan de Duitse overheden om hieruit conclusies te trekken ten aanzien van de aanleg van de B258n. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00831-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker , Finkenstrasse 9 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wir fordem Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaBnahmen, Stra&enquerschnrtte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n funktionieren!
Antwoord:	De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wij blijven het belang van de aanleg van de B258n onderstrepen, omdat een goede verbinding tussen Parkstad en Aachen aan de oostzijde de verkeersstromen beter zal reguleren en woonkernen in dat opzicht ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00832-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupperetz M.E.F.A., Grachterstraat 26 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00832-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupperetz M.E.F.A., Grachterstraat 26 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00832-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupperetz M.E.F.A., Grachterstraat 26 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00832-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupperetz M.E.F.A., Grachterstraat 26 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00832-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupperetz M.E.F.A., Grachterstraat 26 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Het Inpassingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Draagvlak onder de bevolking ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden. Gezien het bovenstaande volgt de provincie reclamant niet in de stelling dat het Inpassingsplan onvoldoende is gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging□De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04137**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij ook de Vogelzankweg te Landgraaf in het onderzoek is opgenomen. De Vogelzankweg wordt gewijzigd aangesloten op de Hoogstraat. Voor de Vogelzankweg is onderzocht of sprake is van een reconstructie. Er zijn geen woningen of geluidsgevoelige bestemmingen met een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Er is derhalve geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.Nader onderzoek naar maatregelen is niet aan de orde. Hogere waarden hoeven niet vastgesteld te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00834-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 04148

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.□□De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: 00834-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 04151

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Door de komst van de aansluiting Hoogstraat nemen de intensiteiten op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat toe. De aansluiting zorgt daarentegen voor afnames van de verkeersintensiteiten op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijd minder kilometers over het onderliggend wegennet van Landgraaf. Uit kwantitatief verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersafname op een groot deel van het wegennet in Landgraaf de verkeersveiligheid in Landgraaf ten goede komt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ `Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met□`beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Aankoop van de woning is niet noodzakelijk. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04165**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04174**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Is voldoende gewaardborg dat overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	** In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale□ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00834-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de waarde van het huis dat ik van mijn ouders zal erven en dat direct aan de Buitenring ligt danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief zal beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het nut en de noodzaak van de Buitenring is niet aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Cultuurhistorische waarden gaan verloren.
Antwoord:	In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De opbrengsten van de rondweg wegen niet op tegen de vele bezwaren die er tegen zijn.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Onze stad zal in tweeën gesplitst worden.
Antwoord:	De provincie neemt dit onderdeel van uw zienswijzeter kennisgeving aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00835-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04242**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren N., Bleijerheiderstraat 192 6462AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Veel zaken moeten nog onderzocht worden.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00836-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen R.J.A., Burgemeester Franssenstraat 42 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onze gezondheid en leefomgeving: Het huidige concept zal een verhoging van fijnstof, CO2 uitstoot en geluidsoverlast bewerkstelligen, dit wordt veroorzaakt door het knooppunt enkele honderden meters achter ons huis en door de te verwachten toename van verkeer op dat punt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00836-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen R.J.A., Burgemeester Franssenstraat 42 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van onze woning zal door de aanleg zeer waarschijnlijk dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00836-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen R.J.A., Burgemeester Franssenstraat 42 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bereikbaarheid van Kerkrade is in onze ogen niet in het geding op dit moment, daarom zien wij de noodzaak niet in van de aanleg van een 4-baans weg.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00836-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen R.J.A., Burgemeester Franssenstraat 42 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij zijn van mening dat een 2-baans weg met een maximum snelheid van 80 km/u voldoende capaciteit biedt.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00836-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pluijmen R.J.A., Burgemeester Franssenstraat 42 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mocht u deze zienswijze niet delen en toch voortgang wilt geven aan dit concept dan dragen wij aan om het gebied achter ons huis, waar nu volkstuintjes gelegen zijn, te voorzien van bebossing. Deze bebossing zal zorgen voor een natuurlijke geluidsbarrière en zal gedeeltelijk fungeren als een natuurlijk fijnstoffllter.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Vegetatie wordt conform de toelichting bij het RMV 2006 niet bij het akoestisch onderzoek betrokken en evenmin als geluidbeperkende maatregel beschouwd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□- dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□- een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□- het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□- zoab op de Schanserweg;□- maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□- verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□- maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht□worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde €276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□- de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□- de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□- de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□- het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□- de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□- over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04164**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00838-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Lubienetzki L., Schanserweg 3A 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00839-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls W.M., Burgemeester Franssenstraat 62 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00839-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls W.M., Burgemeester Franssenstraat 62 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00839-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls W.M., Burgemeester Franssenstraat 62 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Vorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00839-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls W.M., Burgemeester Franssenstraat 62 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Oe aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00839-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vreuls W.M., Burgemeester Franssenstraat 62 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de Provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De alternatieven via de Tunnelweg of de Roderiandbaan zijn geschikter dan de in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Tevens is onvoldoende gemotiveerd waarom voor dit alternatief is gekozen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De Provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht!
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor onze gezondheid!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardedaling van onze woning! Het is duidelijk dat bij een eventuele verkoop van ons huis potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die langs onze woning zal rijden".
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal de enige toegang tot onze garage in gevaar komen. De toegangsweg tot de garage komt uit op de Hamstraat.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Dat geldt ook voor de toegankelijkheid van uw garage.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00840-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keimling W.R., Grachterstraat 115 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00841-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer M.J.M., Koestraat 17 6461TA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00841-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer M.J.M., Koestraat 17 6461TA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00841-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer M.J.M., Koestraat 17 6461TA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos die door de ligging aan de Duitse grens aan toch al hoog zijn nog meer verhogen.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00841-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer M.J.M., Koestraat 17 6461TA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Is er bij het ontwerp voor het trace Dentgerbacherweg rekening gehouden met de bijkomende functie die er ligt op het stuwmeer de cranenweijer als groot bluswater reservoir? Wij hebben kort geleden kunnen zien dat de brandweer voor het blussen van de brand bij cecofa deze weg moest afsluiten om de brand met extra bluswater te kunnen blussen uit dit stuwmeer, zodra deze weg autoweg wordt zal de brandweer gedwongen worden om de boel dan maar gecontroleerd uit te laten branden in plaats van te redden wat er te redden valt.
Antwoord:	In de overleggen met de Brandweer Zuid-Limburg is de bereikbaarheid van de bestaande bluswatervoorzieningen besproken na realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg. De adviseur van de Brandweer Zuid-Limburg voorzag geen problemen ten aanzien van de bereikbaarheid van het stuwmeer De Cranenweijer na realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00841-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer M.J.M., Koestraat 17 6461TA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Waarom worden niet eerst de onderzoeken afgewacht alvorens men tot een echte informatie ronde naar de burgers toe begint inclusief inspraak en wijzigingsprocedures? Zoals het er nu uitziet moeten we instemmen met een besluit waarvan we niet eens weten of de onderbouwing en de manier van uitvoering wel in het belang van ons burgers is immers wij zitten straks met de lasten van die weg.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Uit het voorgaande volgt dat nut en noodzaak van de verbinding vaststaan en dat de provincie voldoende onderzoek heeft verricht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en Noodzaak van de Buitenring (van 2X2 rijbanen) zouden uit verkeerstechnische, milieutechnische en economische oogpunten moeten blijken. Het verkeerstechnische aspect is grotendeels gebaseerd op de aanname dat in een krimpregio (ontgroening, vergrijzing en kleinere beroepsbevolking) bij een bepaalde economische groei in 2025 er meer arbeidsplaatsen zullen zijn en meer verkeersbewegingen (economisch en nieteconomisch) tijdens spitsuren zullen plaatsvinden. Een onderbouwing (analyse van de data input, gebruikte software modellen) van de toename van bovengenoemde ontwikkelingen wordt niet gegeven.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Externe aansluitingen welke wel in mer fase 1 aan de orde kwamen, komen niet meer voor in reistijdberekeningen van voorkeursroutes. Het doel lijkt een Buitenring en alternatieve varianten (0+ optie en de Born-variant) zijn nimmer serieus bestudeerd en of voorgelegd. In onze situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. De 0+ variant is niet onderzocht evenals de Born-variant (A2-Afs!ag Born-N297-B56n-N274-Schinveld-Oostflank parkstad). Dit alternatieve tracé, via bestaande infrastructuur, zorgt er bovendien voor dat er, in het geval van calamiteiten, een tweede slagader is in de verbinding van Parkstad met de rest van Nederland en dat er een meer dan prima verbinding van Parkstad ontstaat met het Duitse Ruhrgebied.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Genoemde Born-variant betreft de routes via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	60%-70% van het parkstadverkeer is intern met relatief korte reistijden. Is een Buitenring hiervoor een oplossing voor een verkeersprobleem?
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Overlast van Geluidshinder en Fijnstof wordt verplaats van binnen de woonkernen naar buiten de woonkernen. Per Saldo is de toename van het leefklimaat derhalve verwaarloosbaar.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Te verwaarlozen absolute reistijdwinsten voor intern Parkstadverkeer bedragen conform Ecorys (Toetsing op doelbereik & MKBA) slechts 4 tot 6 minuten (tabel 3.4, blz. 36). Voor een goede doorstroming binnen de Parkstad is onder andere de Binnenring aangelegd. De Buitenring heeft slechts marginale invloed. Te verwaarlozen absolute reistijdwinsten voor extern Parkstadverkeer richting Aken bedragen conform Ecorys (Toetsing op doelbereik & MKBA) slechts 4 tot 6 minuten en richting Westelijke Mijnstreek 1 tot 5 minuten (tabel 3.5 en 3.6 blz. 38). Reistijdwinsten komen slechts voor 26% ten goede aan economisch gerelateerd verkeer; zakelijk verkeer (4%), woon-werkverkeer (18%) en vrachtverkeer (4%). Maar liefst 74% komt ten goede aan sociaal-recreatief verkeer (familie-kennissen en toerisme, (Toetsing op doelbereik & MKBA)) en hier is de tijdsfactor nauwelijks van belang in verhouding met de investering in de Buitenring.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Aanleg van de Buitenring levert in economische zin tot en met 2025 (in 15 jaar) alleen een toename van 180 (12 per jaar!) arbeidsplaatsen op bij bedrijven die direct profiteren van de Buitenring op door lagere transportkosten (Tabel 3.12, blz. 50 Toetsing op doelbereik & MKBA). Werkgelegenheid door vestiging van nieuwe bedrijven lijkt de Buitenring niet aan te trekken waardoor er onzes inziens van de beoogde versterking van het economische klimaat nauwelijks sprake is. Een verbeterde economische structuur draagt volgens het Ecorysrapport niet bij tot een versterking van het economisch klimaat. Economische versterking is wat□betreft arbeidsplaatsen en nieuwe bedrijfsvestigingen dus verwaarloosbaar en in het licht van de investering niet nuttig, laat staan noodzakelijk.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Aanleg van nieuwe industrieterreinen of uitbreiding op de oostflank van de Parkstad bestaande lijkt een contradictio in terminus in het licht van de huidige publicaties en theorieën over krimpgebieden Nut en Noodzaak zijn nog niet voldoende aangetoond. De Noodzaak lijkt er in□ieder geval niet te zijn.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring, zijn niet alle onderzoeksresultaten (o.a. stikstofdepositie) bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ □ Gelet op het voorgaande is bij voorbereiding van het Inpassingsplan zorgvuldig de benodigde zorgvuldigheid betracht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Buitenring ligt in een corridor. Deze corridor is vastgelegd in een POL Provinciaal Omgevingsplan Limburg (29-6-2001). Dit Provinciale Omgevingsplan is geen concrete beleidsbeslissing waartegen bezwaar of beroep mogelijk is. De bepaling van de corridor en dus de Buitenring is een ondeugdelijk bestuurlijk proces geweest en er is derhalve sprake uiterst onzorgvuldig bestuurlijk handelen.
Antwoord:	Aan het vastleggen van de corridor in het POL 2001 ligt een zorgvuldige onderbouwing ten grondslag. De corridor is gebaseerd op de daaraan ten grondslag liggende tracé/MER-studie fase 1, waarbij op basis van kwetsbaarheidskaarten gezocht is naar conflictarme zones voor de Buitenring. Bij de herziening van het POL in 2006 is de corridor ongewijzigd overgenomen. In de tracénota/MER/-UVS (MER-fase 2) zijn met betrekking tot de corridor verschillende tracé-alternatieven, alsmede enkele extra alternatieven onderzocht. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om omtrent de corridor zienswijzen naar voren te brengen. De voorbereidingsprocedure van het Inpassingsplan vormt het formele moment waarop men zich uit kan spreken over het gekozen tracé. Daarbij staat de gehele tracékeuze ter discussie. Er is dus geen sprake van onzorgvuldig bestuurlijk handelen. Immers een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om zich nu over het plan en de daaraan ten grondslag liggende keuzes uit te spreken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1999 is het bestemmingsplan Amstenraderveld opgesteld en in procedure gebracht met als doel wonen in bos, groen en met landelijke uitstraling. Dit werd ook ondersteund met een beeldkwaliteitsplan. Dit bestemmingsplan is in 2000 definitief goedgekeurd met medeweten van de GS en Provincie Limburg. Een (ring)weg werd niet in het bestemmingsplan opgenomen. In de jaren daarna werd er bestuurlijk nagedacht over een Buitenring in de Parkstad. In 2006 verschenen de eerste contouren van concrete plannen en in 2010 een inpassingsplan dat op 200 meter van de wijk ligt. Hier is sprake van bewust handelen. Formeel in het bestemmingsplan komt er geen weg, als de wijk klaar is (in 2005) is de Provincie Limburg voornemens een Buitenring aan te leggen. Er is sprake van bestuurlijk handelen in strijd met het vertrouwensbeginsel.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht. De doelstellingen zijn in de loop der jaren gewijzigd.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. De Buitenring wordt dichter bij mijn woongebied aangelegd. Landgoed Amstenrade (privé eigendom) wordt ontzien zodat de Buitenring meer geluidshinder en milieuvervuiling zal opleveren en mijn belangen langdurig onevenredig geschaad zullen worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe Buitenring. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet". Bovendien daalt het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren ook zonder de Buitenring.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	GS heeft tot nu toe de conclusies gevolgd van mer 1e fase. Het lijkt ons onbestaanbaar dat de GS de 2e aanvullingen n. a. v. het advies niet aan de Commissie voor de mer voor advies voorlegt. Een objectieve toets (mer-advies) van de 2e aanvullingen vergroot de betrouwbaarheid en de acceptatie van het advies en zal ook de betrouwbaarheid en de acceptatie van het inpassingsplan ten goede komen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bevoegd gezag stelt als initiatiefnemer het inpassingsplan op, stelt de reactie op zienswijzen op en beoordeelt de ontheffingen (en stelt deze vast) in het kader van de Natuurbeschermingswet. Tevens is men op basis van onvolledig onderzoek van mening dat er geen sprake is van significante effecten (Natuurbeschermingswet) waardoor een ADC-toets overbodig wordt geacht. Er is derhalve geen sprake van een transparant en zuiver proces. Immers het bevoegd gezag kan zonder controle sturen op een voor hen goede uitkomst. Na onvolledig onderzoek oordeelt men dusdanig over de "significante effecten" dat een ADC-toets niet hoeft plaats te vinden waardoor men gevrijwaard blijft van mogelijk nader te nemen maatregelen ofte voorziene tegenvallers.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er

geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00842-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04231

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende (200 m wonende van de Buitenring) zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Dit geldt ook voor de periode na de realisatie. Op dit moment is het voor ons nog mogelijk om ongestoord in onze achtertuin te zitten of met de ramen-schuifpui ongestoord in ons huis te verblijven; met de komst van de Buitenring zal dit Onmogelijk worden. In de Mer-aanvulling wordt niet aangegeven welke extra geluidsbeperkende maatregelen genomen worden. Een en ander heeft tot gevolg: een sterke afname van woon- en leefklimaat in de wijk Amstenraderveld.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00842-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04234

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de 2X2 baansBuitenring op een afstand van 200m leidt tot een ernstige waardevermindering van onze woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00842-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zijlstra-Versteeg P.D.H., Sperwerdreef 8 6446DJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van het Amstenraderveld. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende en aansluitend gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige flora ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005).□In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk:□- Jeugrubbebos (EHS)□- Bronnenbos (EHS) □- Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000).□Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. □Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. □In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld.□ Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. □□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen waarmee voldaan wordt aan de

zorgplicht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Het Inpassingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Draagvlak onder de bevolking ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00843-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04208

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging□De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.□□ □□De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	Door de komst van de aansluiting Hoogstraat nemen de intensiteiten op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat toe. De aansluiting zorgt daarentegen voor afnames van de verkeersintensiteiten op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijd minder kilometers over het onderliggend wegennet van Landgraaf. Uit kwantitatief verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersafname op een groot deel van het wegennet in Landgraaf de verkeersveiligheid in Landgraaf ten goede komt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00843-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04226

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Aankoop van uw woning is niet noodzakelijkVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00843-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04227

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief planIngeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnischzullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Dat advies is positief. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Is voldoende gewaardborg dat overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	** In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale□ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00843-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04333**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zeker gesteld. De belangrijkste maatregelen voor ontsnippering van leefgebied voor grotere grondgebonden zoogdieren zoals de ree zijn ecoducten over de Europaweg-Noord en de N299, ecoduct Cranenweyer-Strijthagen. Ook worden diverse bruggenhoofden van bestaande wegen onder de Buitenring door worden voorzien van tot 5 mtr brede faunatunnels. Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze burcht.
Antwoord:	Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren (tabel 1) zoals de vos geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling van de in artikel 8 t/m 12 van de FF-wet genoemde verboden handelingen bij ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. De algemene zorgplicht geldt wel, wat inhoudt dat iedereen `voldoende zorg` in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (ook onbeschermde dieren) en hun leefomgeving. Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de aanleg van de weg zal de betreffende burchtlocatie en omgeving conform het opgestelde `ecologisch draaiboek` faunavrij gemaakt worden door de aanwezige dieren weg te vangen en te verplaatsen. Tevens zal voor soorten van tabel 1 en tabel 2 van de Flora- en faunawet gewerkt worden volgens de door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode `Provinciale Infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet` Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. Ik heb diverse contacten met Kerkraadse bedrijven, maar nog nooit iemand horen klagen over bereikbaarheid. Sterker nog: slechts enkele jaren geleden is zelfs het distributiecentrum van Boston Scientific International met ca. 250 medewerkers verhuisd naar een locatie vlakbij de Dentchenbacherweg. Het is ondenkbaar dat een dergelijk distributiecentrum -waarvan vervoer nota bene de kernactiviteit is een dergelijke stap zou zetten als de bereikbaarheid op dat moment of in de nabije toekomst een probleem was of zou worden. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven.□Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg. □
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemens wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04389**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet voldoende duidelijk hoe de weg nu eigenlijk gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn. Belanghebbenden zijn hierover onvoldoende geinformeerd.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. in dit verband merken wij op dat de geplande BPL op grote afstand van de wijk Haanrade zal worden gerealiseerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder in onze buurt duidelijk worden aangetast waardoor het leefklimaat sterk wordt aangetast. Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). het is ook maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij en snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4-baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directere omgeving van deze Buitenring, aangezien o.a. meer fijnstof en hogere concentraties CO2 te verwachten zijn, en wel dagelijks, jaar in jaar uit. □□Tevens zal de C02-uitstoot gaan toenemen. Hier zijn een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de□nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. □□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis significant dalen. Ik behoud mij alle rechten voor om hiertoe op enig moment een claim ter compensatie van de geleden schade in te dienen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00845-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans J.M.H., Frans Halsstraat 2 6464DA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik betwijfel of geen procedurele fouten zijn gemaakt door de provincie.
Antwoord:	Alle van toepassing zijnde procedures zijn correct doorlopen. Over de voorgenomen plannen is uitvoerig gecommuniceerd en er heeft voldoende mogelijkheid tot inspraak bestaan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00846-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mohnen S.D.J., Heiveldstraat 2 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het aanleggen van deze Buitenring zal in mijn directe woonomgeving leiden tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Dit heeft een verhoging van□gezondheidsrisicos tot gevolg.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00846-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mohnen S.D.J., Heiveldstraat 2 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bovendien wordt het woon- en leefklimaat negatief beinvloed. Er is namelijk ook nog een verkeersaantrekkende werking vanwege de op- en afritten die in mijn directe omgeving zijn gepland.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00846-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mohnen S.D.J., Heiveldstraat 2 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van deze Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00846-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mohnen S.D.J., Heiveldstraat 2 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor behoud van de unieke natuur in mijn directe omgeving. De Provincie heeft niet gekozen voor het juiste alternatief. Het juiste alternatief zou namelijk de aansluiting op de Tunnelweg zijn geweest.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans□snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze burcht.
Antwoord:	Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren (tabel 1) zoals de vos geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling van de in artikel 8 t/m 12 van de FF-et genoemde verboden handelingen bij ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. De algemene zorgplicht geldt wel wat inhoudt dat iedereen `voldoende zorg` in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (ook onbeschermde dieren) en hun leefomgeving. □□Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de aanleg van de weg zal de betreffende burchtlocatie en omgeving conform het opgestelde `ecologisch draaiboek` faunavrij gemaakt worden door de aanwezige dieren weg te vangen en te verplaatsen. Tevens zal voor soorten van tabel 1 en tabel 2 van de Flora- en faunawet gewerkt worden volgens de door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode `Provinciale Infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet` □□Voorstel: zienswijze op dit onderzoek ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. Ik heb diverse contacten met Kerkraadse bedrijven, maar nog nooit iemand horen klagen over bereikbaarheid. Sterker nog: slechts enkele jaren geleden is zelfs het distributiecentrum van Boston Scientific International met ca. 250 medewerkers verhuisd naar een locatie vlakbij de Dentchenbacherweg. Het is ondenkbaar dat een dergelijk distributiecentrum -waarvan vervoer nota bene de kernactiviteit is een dergelijke stap zou zetten als de bereikbaarheid op dat moment of in de nabije toekomst een probleem was of zou worden. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven.□Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg. □
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet voldoende duidelijk hoe de weg nu eigenlijk gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn. Belanghebbenden zijn hierover onvoldoende geinformeerd
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□ □□□□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04481**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder in onze buurt duidelijk worden aangetast waardoor het leefklimaat sterk wordt aangetast. Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). het is ook maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk. □□Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij een snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4- baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directere omgeving van deze Buitenring, aangezien o.a. meer fijnstof en hogere concentraties CO2 te verwachten zijn, en wel dagelijks, jaar in jaar uit. □□Tevens zal de C02-uitstoot gaan toenemen. Hier zijn een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de□nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. □□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00847-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis significant dalen. Ik behoud mij alle rechten voor om hiertoe op enig moment een claim ter compensatie van de geleden schade in te dienen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00847-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04494

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens B., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik betwijfel of geen procedurele fouten zijn gemaakt door de provincie.
Antwoord:	Alle van toepassing zijnde procedures zijn correct doorlopen. Over de voorgenomen plannen is uitvoerig gecommuniceerd en er heeft voldoende mogelijkheid tot inspraak bestaan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00848-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04260

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Het Inpassingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Draagvlak onder de bevolking ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00848-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04266

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	□□ Belangenafweging□De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. Nergens langs de Buitenring worden de grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden. Dit geldt ook voor de Volgelzankweg. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	Door de komst van de aansluiting Hoogstraat nemen de intensiteiten op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat toe. De aansluiting zorgt daarentegen voor afnames van de verkeersintensiteiten op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijd minder kilometers over het onderliggend wegennet van Landgraaf. Uit kwantitatief verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersafname op een groot deel van het wegennet in Landgraaf de verkeersveiligheid in Landgraaf ten goede komt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Aankoop van uw woning is niet noodzakelijkVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief planIngeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnischzullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Dat advies is positief. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Is voldoende gewaardborgd dat overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van wetwegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04314**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00848-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04335**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze burcht.
Antwoord:	Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren (tabel 1) zoals de vos geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling van de in artikel 8 t/m 12 van de FF-et genoemde verboden handelingen bij ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. De algemene zorgplicht geldt wel wat inhoudt dat iedereen `voldoende zorg` in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (ook onbeschermde dieren) en hun leefomgeving. □□Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de aanleg van de weg zal de betreffende burchtlocatie en omgeving conform het opgestelde `ecologisch draaiboek` faunavrij gemaakt worden door de aanwezige dieren weg te vangen en te verplaatsen. Tevens zal voor soorten van tabel 1 en tabel 2 van de Flora- en faunawet gewerkt worden volgens de door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode `Provinciale Infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet` □□Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. Ik heb diverse contacten met Kerkraadse bedrijven, maar nog nooit iemand horen klagen over bereikbaarheid. Sterker nog: slechts enkele jaren geleden is zelfs het distributiecentrum van Boston Scientific International met ca. 250 medewerkers verhuisd naar een locatie vlakbij de Dentchenbacherweg. Het is ondenkbaar dat een dergelijk distributiecentrum -waarvan vervoer nota bene de kernactiviteit is een dergelijke stap zou zetten als de bereikbaarheid op dat moment of in de nabije toekomst een probleem was of zou worden. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven.□Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg.
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04612**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet voldoende duidelijk hoe de weg nu eigenlijk gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn. Belanghebbenden zijn hierover onvoldoende geinformeerd
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04616**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder in onze buurt duidelijk worden aangetast waardoor het leefklimaat sterk wordt aangetast. Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). het is ook maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk. □□Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij een snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4- baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04618**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directere omgeving van deze Buitenring, aangezien o.a. meer fijnstof en hogere concentraties CO2 te verwachten zijn, en wel dagelijks, jaar in jaar uit. □□Tevens zal ook de C02-uitstoot gaan toenemen. Hier zijn een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de□nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00849-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04622

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. □□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00849-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04623

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis significant dalen. Ik behoud mij alle rechten voor om hiertoe op enig moment een claim ter compensatie van de geleden schade in te dienen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00849-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens H.P.J., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik betwijfel of geen procedurele fouten zijn gemaakt door de provincie.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00850-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kahl G.M., Elisa-Gracht 70 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00850-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kahl G.M., Elisa-Gracht 70 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00850-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kahl G.M., Elisa-Gracht 70 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00850-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kahl G.M., Elisa-Gracht 70 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00850-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kahl G.M., Elisa-Gracht 70 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het rensgebied zou verbeteren. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Momenteel wordt het verkeer komende vanaf de A2 met bestemming Brunssum bij afslag Born geattendeerd op een verkeerspaneel waarop alleen Brunssum staat vermeld. Uiteraard neemt men dan deze afslag. Dit is immers de korste en snelste verbinding vanaf de A2 naar Brunssum. Alle routeplanners geven dit ook als zodanig aan. Feitelijk impliceert dit dat het gedeelte br vanaf Nuth tot aan de N297 (Neutrale weg) overbodig is. Immers bij realisering van het oi zal het verkeer komende vanaf de A2 toch de afslag Brunssum bij Born nemen. Doorrijden tot de superrotonde Nuth is uit den boze omdat dit maar liefst 28 kilometer omrijden betekent. Geen enkele automobilist en vrachtwagen chauffeur die deze omweg gaat volgen. Dit kost immers veel te veel tijd en is bovendien brandstofverspilling. De noodzaak tot aanleggen van de br via het traject Nuth - Brunssum wordt door dit gegeven onderuitgehaald. Vanaf de N297 kan de buitenring wel verder worden aangelegd. In het oi geeft u op pagina 13 aan dat de ringweg tevens resulteert in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Zoals hierboven aangegeven ligt die ontsluiting er al in de vorm van de B. 56!!
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zelf ben ik woonachtig aan de Loogstraat te Brunssum. Mijn achtertuin grenst aan het bronnenbos. Het is een uniek stuk natuurgebied met unieke afwisseling van flora en fauna. Hier zijn ook de nodige studies van voorhanden. De Merkelbekerbeek (SEF) ontspringt in dit Bronnenbos. Zoals in het oi deelrapport 6A Waterparagraaf aangehaald op pagina 35 zijn in het bronnenbos vele insecten aanwezig, waaronder soorten die maar hoogst zelden worden aangetroffen in Nederland. De steenvlieg Nemurella picteti Is een kwetsbare Rode Lijstsoort, die meerdere keren is vastgesteld, waaruit kan worden afgeleid dat hier een standvastige populatie is gehuisvest. Daarnaast zijn er nog vele zeldzame soorten aanwezig, waaronder soorten die maar hoogst zelden worden aangetroffen in Nederland (zelfs in Zuid Limburg), bijvoorbeeld de muggenlarven Macropelopia notata en Dixa submaculata. Voor de zeer zeldzame Kriebelmug Simulium angustitarse is dit bronnenbos vermoedelijk de enige vindplaats in Nederland waar zo`n grote populatie aanwezig is. In het bronnenbos zijn verschillende soorten aangetroffen welke een goede waterkwaliteit aangeven. Het is van belang deze unieke waterkwaliteit in stand te houden, mocht de br pal naast het bronnenbosje worden aangelegd. Aanleg van de br en gebruik hiervan door het verkeer (30.000 voertuigen per etmaal) mag geen schade toebrengen aan het kwetsbare bronnensysteem en de ecologische kwaliteit in het Bronnenbos.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook

onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00854-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04291

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het oi mis ik het gegeven dat de Buizerd in het Bronnenbos haar nest heeft op circa 40 meter afstand van de br. Volgens de Flora- en Faunawet behoort de buizerd tot de categorie broedvogels met jaarrond beschermde nesten. Artikel 11 van de Flora- en Faunawet is danook van toepassing. Artikel 11 luidt als volgt; Het is verboden nesten, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te verstoren. Het moge duidelijk zijn dat het nest bij zowei de aanleg alsook bij het in gebruik nemen van de br dit een verstorende factor voor de buizerd is.Met andere woorden op grond van artikel 11 mag de buitenring niet worden aangelegd.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures. Waar negatieve effecten op treden is zijn mitigerende en compenserende maatregelen voorzien welke zijn uitgewerkt in het mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op afbeelding 3.13 van het Deelrapport 6A Waterparagraaf is te zien hoe de buitenring loopt ten opzichte van het Bronnenbos. De breedste afstand tot het bronnenbos ten opzichte van de br bedraagt 50 meter. De kleinste afstand tot het bronnenbos ten opzichte van de br bedraagt O meter. De buitenring raakt hier de "kop"van het bronnenbosje. Een aantal bomen zullen hiervoor moeten wijken. Dit is onverteerbaar, immers uit het in 2008 gepubliceerde voorlopig inpassingsplan blijkt dat het bronnenbos elders niet te compenseren is.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het oi is geen onderzoek ingesteld naar de gevolgen van de geluidstoename in het□bronnenbos door aanleg van de br. Dit heeft ongetwijfeld gevolgen voor de unieke flora en□fauna.
Antwoord:	In deelrapport 8A Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, paragraaf 5.3.4 - Verstoring is beschreven hoe de geluidsverstoring berekend is. De effecten van geluid op de beschermde gebieden EHS en POG worden daarbij niet onderzocht. De effecten van geluid op de soorten die zijn beschermd i.k.v. de Flora- en faunawet en voorkomen in de EHS en POG, waaronder die soorten die hun leefgebied in het Bronnenbosje hebben, moeten wel onderzocht worden, hetgeen ook gebeurd is. De toelichting en resultaten van deze effectbeoordeling staan opgenomen in paragraaf 5.4 van het genoemde rapport en bijbehorende bijlagen. In bijlage 3 is een kaart opgenomen in welke gebieden toename van geluidsverstoring plaatsvindt, in bijlage 5 zijn de effecten beoordeeld en zijn maatregelen opgenomen om de negatieve effecten van geluid te voorkomen, beperken en compenseren.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Natuur
Zienswijze:	Richting bronnenbos wordt geen geluidsscherm aangelegd. Dit impliceert dat het geluid richting Bronnenbos vrij spel heeft. Het moge duidelijk zijn dat de op pagina 90 van het oi genoemde waarde van 42 dB(A) wordt overschreden. Uit onderzoek van het Alterra Wageniningen is gebleken dat een hogere waarde van 42 dB(A) voor geluidsverstoring van broedvogels zorgt. Dit gegeven impliceert dat de aanleg van de br binnen het broedseizoen niet mag plaatsvinden.
Antwoord:	Het ecologisch draaiboek en de gedragscode Provinciale Infrastructuur schrijven voor dat werkzaamheden die broedvogels verstoren niet in het broedseizoen uitgevoerd mogen worden.Het ecologisch draaiboek maakt onderdeel uit van het deelrapport 8A Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bovendien ontbreekt in het oi een onderzoek naar de gevolgen van extra geluidsbelasting voor de broedvogels veroorzaakt door machines tijdens aanleg van de br!
Antwoord:	In de Passende beoordelingen van de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en de Brunssummerheide en Teverenerheide (deelrapport 8E en deelrapport 8D) wordt uitvoerig ingegaan op tijdelijke effecten als gevolg van de aanlegwerkzaamheden aan de weg. De werkzaamheden en de effecten hiervan op de beschermde natuurwaarden worden hierin beschreven en beoordeeld, waaronder geluidsverstoring op broedvogels. Indien daadwerkelijk sprake is van negatieve effecten, dan worden mitigerende maatregelen voorgesteld om deze effecten te voorkomen. □Daarnaast is in de Natuurtoets BPL (deelrapport 8A) aandacht besteed aan aanlegfase en de mogelijke effecten hierop. In bijlage 6 van de Natuurtoets BPL is een Ecologisch draaiboek opgenomen, waarin uitgebreid is omschreven hoe effecten op beschermde flora en fauna (waaronder broedvogels) zowel vooraf, tijdens als na de ingreep voorkomen of beperkt kunnen worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00854-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04315

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Zoals in het oi aangegeven zal er een geluidszone van 400 meter gelden. Zie afbeelding 3.2 van het deelrapport Akoestisch onderzoek weg verkeersla waai pagina 24. De afstand van mijn woning tot de buitenring (Clusters 55 en 56) bedraagt 150 meter. De grenswaarde van mijn woning dient maximaal 48 dB(A) te zijn bij aanleg van de br. Ik maak u erop attent dat in het oi geen rekening wordt gehouden met de specifieke ligging van mijn woning ten opzichte van de br. De 150 meter afstand tot de br. vanaf mijn woning bestaat uit een sterk aflopend glooiend terrein met het bronnenbos als diepste punt. Het aanwezige oppervlakte water in het bronnenbos zorgt voor een versterkend effect van geluidsoverdracht van de br naar mijn woning. In uw berekening wordt ook geen rekening gehouden met de reeds aanwezige geluidsbelasting veroorzaakt door het verkeer op de Loogstraat zijnde een invalsweg van Brunssum. Daarnaast wordt in uw berekeningen ook geen rekening gehouden met de geluidsoverlast veroorzaakt door het verkeer op de N276 die op circa 400 meter van mijn woning ligt. Momenteel bedraagt de gevelbelasting gemiddeld 54 dB(A), gemeten met een geijkte dB meter. Daarbij komt dan ook nog eens de extra geluidsbelasting van de br.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00854-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04319

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De geluidschermen hebben een te grote aantasting van de landschappelijke waarden tot gevolg.
Antwoord:	Om te voldoen aan de normen voor geluidhinder zijn ondermeer ter hoogte van de Henri Dunantlaan geluidschermen noodzakelijk. Ondanks de toepassing van geluidarm asfalt zijn hier schermen met een hoogte van 11 meter vanaf het niveau van de Buitenring noodzakelijk. Deze schermen worden aansluitend aan de wegberm geplaatst. De schermen worden begroeid waardoor een natuurlijke uitstraling ontstaat. De omgevingszijde krijgt een parkachtige inrichting en wordt bij het scherm begroeid met dichte beplanting.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt zijnde de Akkerweg wordt volgens het oi afgesloten. Dit is momenteel de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen. Van deze holle weg maken veel wandelaars gebruik. Door het afsluiten van deze holle weg (overigens een van de weinige zoniet enigste holle weg binnen Brunssum), ontneemt u wandelaars hun wandelplezier. Zelf wandel ik er dagelijks met mijn hond. Het afsluiten van de holle weg is dan ook niet te verteren.
Antwoord:	Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wandelroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggewandeld worden via de woonwijk aan de zuidzijde van de buitenring. De door u aangegeven wandelroute is dus, weliswaar met een omweg, nog steeds toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00854-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M.J., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Op pagina 92 van het oi geeft u aan dat gegevens van stikstofconcentraties en fijnstof niet□actueel zijn. De provincie maakt zich ermee af door simpelweg de gegevens nog aan te leveren tijdens de periode van tervisielegging. Uit de media heb ik inmiddels begrepen dat de nog ontbrekende onderzoeksresultaten pas in september beschikbaar zijn. Kortom, belangrijke gegevens ontbreken in het ontwerp en toch legt de provincie het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig. Derhalve in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Gelet op het voorgaande is het Inpassingsplan zorgvuldig voorbereid. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00855-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock K.C.V., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00855-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock K.C.V., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00855-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock K.C.V., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00855-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Harlock K.C.V., Grachterstraat 79 6465AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00857-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach P.S.P., Caecilia-Gracht 3 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00857-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach P.S.P., Caecilia-Gracht 3 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00857-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach P.S.P., Caecilia-Gracht 3 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00857-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach P.S.P., Caecilia-Gracht 3 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00857-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Korach P.S.P., Caecilia-Gracht 3 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00858-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De objectiviteit van het bevoegd gezag. Volgens de Algemene wet bestuursrecht moet een bestuursorgaan eerlijk en open spel spelen als het bezig is met de voorbereiding van een besluit. Het dient een open en onbevooroordeelde houding aan te nemen. Zo hoort bij een zorgvuldige voorbereiding dat het bestuursorgaan zich actief opstelt voor wat betreft het vergaren van de juiste informatie. Het bestuursorgaan moet er voor waken dat tot het bestuursorgaan behorende of daarvoor werkzame personen die een persoonlijk belang bij een besluit hebben, de besluitvorming beïnvloeden. De provincie handelt echter tegen de voor haar geldende algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Enige voorbeelden: De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Het College van GS heeft er bewust voor gekozen om het daartoe bevoegde gezag geen besluit te laten nemen over haar voorkeursvariant; deze heeft daardoor geen status als tracé of gekozen variant. Alle genoemde verbeteringen worden dus vergeleken met iets dat niet rechtsgeldig is. Men kiest een slechte variant, voert een aantal optimalisaties uit en noemt het verbeteringen. In het gehele PIP en alle ter inzage liggende stukken is geen vergelijk gemaakt met de huidige situatie en de mogelijke autonome ontwikkeling. In de diverse rapporten o. a. luchtkwaliteit, geluid, verkeer, is nergens de vergelijking gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Waarden worden niet genoemd en inputgegevens ontbreken. Ook volgens de MER, betreft de corridor geen CBB en heeft daardoor geen status. Oplossingen buiten de corridor (zoals geadviseerd door de MER) heeft de provincie niet onderzocht. De provincie heeft zelfs geweigerd om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen. Het College GS is van mening dat een advies van de Commissie MER in de huidige fase alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Het is ook uiterst merkwaardig dat het bevoegd gezag dat als initiatiefnemer van het PIP dit ook zelf vaststelt, de reactie op de zienswijzen zelf opstelt en het niet meer nodig vindt om de MER aanvulling en het MER aansluiting Nuth ter advies voor te leggen aan de Commissie MER. Alle inhoudelijke beoordelingen komen hierbij op het bordje van de rechter, de Raad van State. De inspraak van de burger wordt hier sterk geweld aangedaan. De provincie suggereert dat er vooroverleggen met diverse partijen nebben plaatsgevonden. Echter het gesprek dat er met ons (enkele bewoners van Amstenraderveld) heeft plaatsgevonden was alleen maar eenrichtingsverkeer van de zijde van de provincie over hoe het er uit zou gaan zien. Wij hebben dan ook zeer uitdrukkelijk aangegeven niet in de valkuil van de provincie te willen trappen die dit als overleg wilden bestempelen. De provincie onderkent dat het aanpassingspfan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer en andere nadere onderzoeken. Dit zal wel klaar zijn als PS een besluit nemen op 8 oktober a.s., echter de termijn van bezwaar eindigt 28 juli. De open en onbevooroordeelde houding die volgens de wet vereist is ontbreekt in sterke mate wanneer het gaat om de informatieverstrekking door de provincie. Door het uitbrengen van suggestieve brochures en door eenzijdige informatievertrekking via de media. De deels financiële afhankelijkheid van de media van de provinciegelden speelt hier een onmiskenbare rol. Vele redactionele (uiteraard zeer positieve) artikelen aangegeven door de provincie zijn geplaatst. Slechts sporadisch werd een kritisch verhaal toegestaan, meestal in dezelfde editie gevolgd door een tegenreactie van zijde van de provincie op dit kritische verhaal. Pogingen onzerzijds om ook een redactioneel artikel geplaatst te krijgen werden slechts in een enkel geval node toegestaan. Dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel. Dat er volstrekt geen sprake is geweest van een open en onbevooroordeelde houding in de informatievoorziening door de provincie komt thans extra duidelijk tot uiting. Overal langs het traject schrikken bewoners thans enorm nu ze zien wat voor een desastreuze gevolgen de weg voor hen heeft. Dit hebben we totaal niet verwacht is de reactie. Kilometers hoge schermen, de weg veel korter langs de woningen, veel meer verkeerslawaai, slechtere luchtkwaliteit, veel meer aantasting van de natuur, veel meer afsluiting van wandelgebieden, etc., etc.. Er zou rekening worden gehouden met eerdere ingebrachte zienswijzen. Alleen daar waar het de provincie uitkwam heeft men aangepast. Veel problemen zijn niet opgelost, doch verplaatst Zelfs het Ecorys rapport geeft aan minimale stimulans voor toerisme, minimale extra werkgelegenheid, geen afname CO2. De tabellen in zowel de verkeersrapporten alsook in de MKBA laten zien dat bij lange na niet de verkeerskundige oplossing wordt bereikt die vanuit de doelstelling verwacht wordt. Van de 10 knelpunten op de wegen worden er 8 niet opgelost, 7 van de 12 kruipunt knelpunten

blijven bestaan. In de MKBA studie wordt genoemd dat op nog eens 10 wegvakken en l kruispunt de I/C verhouding verbetert, maar dat waren nou toevallig geen knelpunten. En de provincie maar roepen dat thans nut en noodzaak zijn aangetoond. Het hiervoor genoemde kan o i niet anders betekenen dan dat de provincie het inpassingsplan niet kan/mag accorderen.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg;

. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd.

Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het

Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden.□□Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.□

De ruimtelijke reservering voor de BPL (corridor) is vastgelegd in het POL 2001 en is onderbouwd met een tracé/m.e.r.-studie. De corridors zijn te beschouwen als zones waarbinnen in een latere fase het precieze tracé moet worden bepaald. Ze bepalen het mogelijk ruimtebeslag van de Buitenring. In het POL 2006 zijn de corridors uit het POL 2001 overgenomen. Het alternatief door Brunssum heen, over bestaand wegennet, is als volwaardig alternatief meegewogen. Tevens is in het POL 2006 aangegeven dat in het MER fase 2 - in aanvulling op de in het POL 2001 vastgelegde corridors - op verzoek van de gemeente Kerkrade twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Daarnaast zijn diverse alternatieven in tracé door de jaren heen ontwikkeld (orginele voorkeurstracé uit eind jaren

`90, versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een aantal gelijkvloerse aansluitingen en het besuurlijk voorkeurstracé zoals opgenomen in de bestuursconvenant uit 2005).□□□Referentiesituatie 2e aanvulling MER fase 2□In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken.□□Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. □□De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de alternatieven (waaronder het bestuurlijk voorkeurstracé) zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkelingen). Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie.□□Alternatieven buiten de corridor□De onderbouwing voor de corridor in het POL2001 wordt gevormd door het MER fase 1 uit 2001. De commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies aan dat de corridor juridisch nog niet vastligt en dat daarom aannemelijk moet worden gemaakt dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de begrenzing van de corridor nog steeds geldig zijn. Zij stelt daarmee dus niet dat er alternatieven buiten de corridor onderzocht moeten worden, zoals gesteld wordt door reclamant. Om na te gaan of de conclusies uit de analyse in het MWER fase 1 nog steeds geldig zijn, is in de 2e Aanvulling MER onderzocht of zich tussen 2000 (het opstellen van het MER fase 1) en het opstellen van het Inpassingsplan (2010) ontwikkelingen hebben voorgedaan die van invloed zijn op de afbakening van de corridor. Uit deze analyse is gebleken dat zich diverse ontwikkelingen voorgedaan hebben binnen het studiegebied van de Buitenring Parkstad Limburg. Deze ontwikkelingen hebben echter geen invloed op de begrenzing van de corridor (zie paragraaf 2.2.1 van de 2e Aanvulling MER).□□□□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00858-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak. De provincie had moeten beginnen met het vaststellen van knelpunten. De knelpunten zijn echter nooit geconstateerd. Men heeft doelstellingen geformuleerd en daaruit "knelpunten"gedistilleerd. Wat er wel had moeten gebeuren om het nut te toetsen was beginnen met het formuleren van de knelpunten en het algemene door Parkstad gewenste verkeersbeleid. Men had moeten onderzoeken of de beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid in regio Parkstad) voor zover deze noodzakelijk zouden zijn, niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. Dat is niet gebeurd. In principe zouden hiermee alle plannen de prullenbak al in kunnen. Niet meteen in de prullenbak en toch discussie hierover?! Volgens de provincie heeft de nut en noodzaak discussie plaatsgevonden in de MER T fase. Toen was er sprake van een veel beperktere doelstelling en nog onvoldoende inzicht in de demografische ontwikkeling in de regio. Dit heeft de provincie geen enkele aanleiding gegeven om de nut en noodzaak discussie over te doen. Andere mogelijkheden om wel aan de doelen tegemoet te komen zijn niet onderzocht en er werden nieuwe doelen toegevoegd. De ter inzage gelegde MKBA geeft zelfs duidelijk aan dat aan de bestaande doelen en nieuwe doelen niet door de BPL tegemoet wordt gekomen. MKBA De Commissie MER heeft er herhaaldelijk op gewezen om nut en noodzaak te onderbouwen. Vanaf 1990 hing dit boven de markt maar liet de provincie voortdurend horen dat nut en noodzaak al lang waren aangetoond. Nu pas komt de provincie met een rapport van Ecorys. Dit rapport gaat er van uit dat de provincie een goede analyse met juiste doelstellingen heeft gemaakt. Uiteraard worden dan volgens het rapport de doelen bereikt. Echter de analyse en doelstellingen rammelen aan alle kanten Dit onderdeel van het rapport is dus waardeloos. Een andere conclusie is dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de kosten. De Buitenring levert echter op termijn slechts 180 arbeidsplaatsen op. Lang niet alle kosten zijn meegenomen. Het rapport volgt teveel de analyse van de provincie, neemt de daaruit voortkomende doelstellingen klakkeloos over, toetst deze en benadert alles zo positief mogelijk. Er is geen sprake van een eigen analyse, dus ook geen eigen weging van de doelstellingen. Nergens is onderzocht of de beoogde doelen zoals o.a. de bereikbaarheid, veiligheid en verbetering van de economie, c.q. de toeristisch recreatieve bedrijvigheid ook niet met de bestaande infrastructuur te realiseren is. Bij de omrekening in geld zijn alleen die elementen opgenomen die moeten leiden tot een positieve uitkomst. Toerekenen dus naar een gewenste uitkomst. Vele kosten zijn niet opgenomen, sommige gekozen uitgangspunten zijn zeer discutabel. Iedere beter onderbouwde berekening zal uitmonden in een (dik) maatschappelijk verlies. Overduidelijk is dus dat er zeker een nut en noodzaak is, maar dan wel om deze Buitenring niet aan te leggen. Aansluiting Nuth. De provincie lijkt hier tot inzicht te zijn gekomen dat eerst knelpunten moeten worden benoemd. Inderdaad de aansluiting bij Nuth/A76 is een reeds jaren bekend knelpunt. Echter deze aansluiting heeft eigenlijk niets met de BPL te maken. De aansluiting kan prima zonder de BPL functioneren, maar blijkbaar de BPL niet zonder deze aansluiting. Plots koppelt de provincie deze aansluiting als onlosmakelijk aan de BPL. Een zoveelste wijziging in het dossier, die blijkbaar alleen maar tot doel heeft te proberen de noodzaak van de BPL te onderbouwen. De BPL alsmede de aansluiting Nuth/A76 dienen ieder op de eigen merites beoordeeld te worden. De provincie dient terug te gaan naar af en te bezien of de oplossingen voor de BPL via het bestaande wegennet gevonden kunnen worden. Los daarvan dient een oplossing voor de aansluiting Nuth/A76 uitgewerkt te worden; deze oplossing kan veel eenvoudiger, veel goedkoper, zeer doeltreffend en met minimale overlast voor Schinnen en Nuth gerealiseerd worden. Verkeersveiligheid. De BPL zou de verkeersveiligheid bevorderen. Minder verkeersslachtoffers daar kan niemand tegen zijn. Echter hier is totaal geen sprake van een knelpunt. De verkeersveiligheid in Parkstad wijkt op geen enkele wijze af van het landelijk gemiddelde. Dus ook hier geen noodzaak.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar

advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.

Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, illustreren dit. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. De aansluiting Nuth is een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring, en ook vanuit dit perspectief in de onderliggende rapporten van de Buitenring beoordeeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00858-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	B258n In de berekeningen wordt de B258n meegenomen als de meest optimale, lees als de meest verkeer genererende variant. Vanuit Duitsland is toch uit voldoende signalen bekend dat het bijna zeker is dat deze weg er niet komt. De vele (overigens discutabele) verkeersbewegingen op de Buitenring worden voor een niet geringe mate veroorzaakt door het verkeer uit Duitsland. Het kan dus niet anders dan dat ook een BPL variant zonder de B258n moet worden doorgerekend. I/C verhoudingen. In het Basisrapport, Tracénota/MER-UVS van 27 juni 2006 staan op pagina 14 en 15 bij tabel 2.3 de I/C - waarden van diverse wegvakken in 2004. Van de 37 hier genoemde wegen heeft slechts l traject, zijnde A76(Nuth-Ten Esschen) een I/C-waarde 0,84/slecht bij de ochtendspits en 0,76/matig bij de avondspits. Verder de Emmaweg een I/C-waarde 0,70/matig bij de ochtendspits en 0,75/matig bij de avondspits. De overige 35 wegen hebben allen zowel bij de ochtend- als de avondspits een I/C-waarde goed. n.b. A76 Nuth-Ten Esschen maakt geen deel uit van de BPL. Van het BPL traject dus slechts l weg met een score matig (I/C waarde 0,75). n.b. bij een I/C verhouding kleiner dan 0,80 is sprake van een onbelemmerde doorstroming. Hoezo knelpunten en/of doorstroom problemen?! In dit zelfde rapport staan op pagina 72 en 73 de gegevens voor 2025: A utonome bevolkingsontwikkeling. De toe- of afname van de bevolking heeft direct invloed op de hoeveelheid verkeersbewegingen. In het verkeersmodel is rekening gehouden dat de totale bevolking van Parkstad daalt met bijna 9% in 2025 (t.o.v. basisjaar 2004). Dit is exclusief bevolkingsgroei door de bouwlocaties. A utonome mobiliteitsontwikkeling. De autonome mobiliteitsontwikkeling, door factoren als inkomensontwikkeling, gezinsverdunning, autobezit e.d. groeit. De autonome mobiliteitsgroei is afgeleid uit het Nieuw Regionaal Model Limburg 2.1 en is per jaar als volgt: Groeipercentage per jaar Intern auto 0,72% Intern vracht 4,03% Extern auto l 43% Extern vracht 2,46% Verder zijn hier aangegeven de I/C-waarden van diverse wegvakken in 2025. Van de 38 genoemde wegen hebben 33 wegen een I/C-waarde goed De 5 andere wegen zijn: A76(Nuth-Ten Esschen) een I/C-waarde l .0l/overbelast bij de ochtendspits en 0,94/slecht bij de avondspits. A76(Kunderberg-Imstenraderweg) een I/C-waarde 0,80/slecht bij de ochtendspits en 0,71/matig bij de avondspits. Emmaweg een I/C-waarde 0,75/matig bij de ochtendspits en 0,85/slecht bij de avondspits. Dentgenbachweg een I/C-waarde 0,70/matig bij de ochtendspits en 0,75/matig bij de avondspits. Heerlenseweg een I/C-waarde 0,70/matig bij de ochtendspits en 0,80/slecht bij de avondspits. n.b. A76 Nuth-Ten Esschen maakt geen deel uit van de BPL n.b. A76 Kunderberg-Imstenraderweg maakt geen deel uit van de BPL Van het BPL traject dus slechts 3 van de 36 wegen een score matig en/of slecht (I/C score tussen 0,70 en 0,85). n.b. bij een I/C verhouding kleiner dan 0,80 is sprake van een onbelemmerde doorstroming. Hoezo knelpunten en/of doorstroom problemen?! Nu naar het Inpassingsplan De Algemene wet bestuursrecht geeft toch aan dat een bestuursorgaan eerlijk en open spel moet spelen en niet de besluitvorming mag beïnvloeden. Wat komen we echter tegen in het deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek blz.25. Tabellen, met daarbij de tekst "De tabellen maken inzichtelijk dat, tengevolge van de BPL, zowel op kruispunt- als op wegvakniveau een verbetering optreedt ten aanzien van de capaciteitsknelpunten". Er worden 10 wegvakken weergegeven, waarvan 4 betrekking hebben op de A76. Van de BPL wegvakken zijn er slechts 2 die door de BPL tot een verbetering leiden tot een I/C waarde lager dan 0,70. Op suggestieve wijze wordt hier aan publieksbeïnvloeding gedaan. Verder betreft dit een bewuste selectie uit (een zeer moeilijk te vinden in de wirwar aan rapporten en bijlagen) Deelrapport 4B bijlagen verkeerskundig onderzoek, bijlage 20. Deze Bijlage 20 geeft van 98 wegvakken de I/C waarden die bijna allemaal lager zijn dan 0,70. Waarom deze tabellen, die eigenlijk een zeer positief beeld geven, verscholen in een moeilijk te vinden bijlage? Waarom deze tabellen niet integraal opgenomen in het deelrapport A4 verkeerskundig onderzoek blz.25? Uit alle tabellen over de I/C waarden uit het Basisrapport 2006 en de tabellen uit het Inpassingsplan blijkt overduidelijk dat er eigenlijk totaal geen knelpunten zijn, dus nut en/of noodzaak hier totaal niet worden aangetoond. Allee te Amstenrade. Vanuit ons woonhuis zouden wij om op de BPL te komen de Allee op moeten rijden alwaar de op- en afritten zich bevinden; op de Allee ontstaat een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen. Een voor deze weg onaanvaardbare hoeveelheid verkeer. Willen we doorrijden op de Allee om boodschappen te doen in de Hoofdstraat van Amstenrade dan krijgen we dus ook daar te maken met een fenomenale toename van het verkeer. Ook hier is sprake van een onaanvaardbare zelfs onhoudbare situatie. Hier wordt een geweldige probleem situatie gecreëerd, terwijl het doel van de BPL toch is verkeersproblemen oplossen. Nut en noodzaak ontbreken hier dus

totaal.□Kruising Akerstraat Noord-Paters weg.□Zie bijlage 13, deelrapport 4B bijlagen verkeerskundig onderzoek.□Hier staat: Aan de zuidzijde van de aansluiting van de Allee op de BPL ligt de kruising□Allee/ Akerstraat Nood-Patersweg/Trichterweg. Vanwege de toename van intensiteiten op de□Allee is onderzocht of de huidige VRI-configuratie op dit kruispunt het verkeer kan afwikkelen.□Conclusie: De bestaande configuratie kan de verkeersstromen in 2025 na aanleg van de BPL□niet verwerken.□Conclusie: Er zal een turborotonde moeten komen.□Regelmatig worden de Patersweg, Akerstraat Noord, Trichterweg genoemd als straten die□door de BPL ontlast zouden moeten gaan worden. Wanneer de BPL zou zijn aangelegd, dan□zal het verkeer op deze wegen, als doorvoerweg richting de Allee, alleen maar toenemen.□Zelfs zo toenemen dat er een turborotonde nodig is om het verkeer af te kunnen wikkelen.□Ook hier wordt dus een geweldige probleemsituatie gecreëerd, terwijl het doel van de BPL□toch is verkeersproblemen oplossen. Nut en noodzaak ontbreken hier dus totaal.□Vraag: Afgezien van het ontbreken van nut en noodzaak, is het verbazingwekkend dat□een zo cruciaal nodig geachte turborotonde niet is opgenomen in het kostenplaatje□binnen het MKBA. Er wordt hier aan bewuste misleiding gedaan door ergens in het□verhaal op te nemen: "De verkeersproblemen op de kruising kunnen eventueel opgelost□worden door de aanleg van een rotonde".

Antwoord:

In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□

Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □

Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Ten aanzien van de verkeerstoename, als gevolg van de Buitenring, op de Allee en het kruispunt Allee-Trichterweg-Akerstraat Noord het volgende. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op de wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg.□□Tenslotte wordt opgemerkt dat de turborotonde binnen de grenzen van het PIP is gelegen en is meegenome in de kostenraming.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00858-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Persoonlijke situatie en directe omgeving.□Alvorens tot koop van mijn bouwgrond aan de Roekenveldweg in bouwplan Amstenraderveld□in de gemeente Brunssum over te gaan, heb ik onderzoek gedaan naar de plaatselijke situatie en het bestemmingsplan. In het Bestemmingsplan Buitengebied stond geen ringweg of mogelijk tracé opgenomen. Volgens het beeldkwaliteitsplan zou Amstenraderveld een□prachtige in het groen gelegen wijk worden. Deze wijk zou de geleidelijke overgang van een□oostelijk van het plan gelegen (dichtbevolkte) wijk, naar het prachtige landelijke gebied□richting het Landgoed Amstenrade gaan vormen. Omdat we van Zoetermeer naar het mooie,□rustige, glooiende Limburg wilden verhuizen sprak ons dit buitengewoon aan. Rust, milieu,□landschap en natuur stonden hoog in het vaandel bij de provincie Limburg. Een verademing□wanneer je vanuit de randstad naar hier verhuist.□Wel hoorden we dat er in het verleden ooit sprake was van een randweg, de S22. Ons werd□echter ook verteld dat de provincie hier definitief vanaf had gezien, de grond weer terug had□verkocht aan de graaf van Amstenrade, de weg zou er niet komen omdat de Provincie het□beleid van de Rijksoverheid volgde om zo weinig mogelijk nieuwe wegen aan te leggen□vanwege het feit dat meer wegen alleen maar leiden tot meer verkeersproblemen. Een□bijkomend argument was dat de geplande randweg een te grote schade zou aanrichten aan het landschap en de natuur.□Ambtenaren bij de gemeente Brunssum beaamden dit ook. Er was sinds I997een nieuw□Bestemmingsplan Buitengebied, ook met toestemming van de provincie vastgesteld. In dit□nieuwe plan werd de genoemde weg en/of een mogelijk tracé niet meer opgenomen.□Nu worden we echter geconfronteerd met deze plannen voor een BPL.□Is de provincie en de gemeente Brunssum deze bestemmingswijziging vergeten? Waarom□gelden de bij het afblazen van de S22 genoemde argumenten van een "te ernstige aantasting□van Milieu en Natuur" nu niet meer voor provincie en gemeente Brunssum? Een motivering□daarvoor hebben we nergens kunnen vinden. Welke aanslag wordt nu gepleegd op de□gezondheid, het woon- en leefmilieu, maar ook op de portemonnee van ons als direct□belanghebbenden?! De buurten rond het tracé van de BPL zijn in omvang alleen maar verder□uitgebreid en zijn in aantal toegenomen. De plannen voor de aanleg van deze BPL zijn zelfs□veel groter en ingrijpender dan destijds voor de S22. De toenmalig geldende argumenten "te□ernstige aantasting van Milieu en Natuur" zijn thans vele malen indringender aan de orde.□De nu voorliggende plannen zijn voor veel belanghebbenden zelfs desastreus te noemen□Het gemeentebestuur van Brunssum is hierin ook ernstig in gebreke gebleven. Het verdedigt de BPL met hand en tand Wij als bewoners van Amstenraderveld zijn regelrecht misleid en bedrogen De gemeentelijke en provinciale overheid mag burgers toch zo maar niet ongestraft misleiden. Een willekeurige verkoper zou voor zo`n misleidend verkooppraatje juridisch bestraft kunnen worden.□De bereikbaarheid van de Oostflank van de gemeente Brunssum was hoofddoelstelling. Hier□zouden zomaar 4000 arbeidsplaatsen ontstaan en de recreatie zou enorm toenemen. Uit het□MKBA blijkt overduidelijk, de BPL leidt totaal tot max. 180 arbeidsplaatsen en geen te□overschatten impuls voor het toerisme.□Los van de totaal niet aanwezige realisatie van genoemde niet haalbare doelen is deze□Oostflank inmiddels prima bereikbaar door de in 2008 opengestelde afslag aan de A2 Born,□via de B56 en de N274 richting Brunssum. Op dit moment de kortste en snelste route voor□verkeer uit het noorden van ons land richting Brunssum. Het in het ontwerp BPL genoemde□Tracé Nuth-Brunssum is daarmee totaal overbodig. Zelfs wethouder Geurts van de gemeente□Brunssum beaamt deze prima ontsluiting via Born, echter wenst in Parkstad verband hier niet op terug te komen omdat anders Heerlen de stekker wel eens uit het gehele plan zou kunnen trekken en het kaartenhuis BPL in elkaar zou vallen. En naar buiten deze ontsluiting via Born maar als niet relevant blijven noemen. Hier is sprake van bewuste misleiding.□De vraag blijft, hoever reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente□Brunssum? Verschuilt men zich achter geheugenverlies bij bestuurders of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het□vertrouwensbeginsel, maar ook van een schending van het beginsel van rechtszekerheid.□Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kunnen burgers niet meer op de overheid vertrouwen, hetgeen zeer kwalijk zou zijn.□□Tot besluit:□Door de enorme omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen□klappers of digitaal 2,4 GB) is het voor ons hoegenaamd ondoenlijk gebleken op□verantwoorde wijze in de stukken in te lezen.□Het materiaal is onsamenhangend, incompleet, inconsistent en zelfs hier en daar misleidend.□De voorlichting door de medewerkers van Arcadis en de ambtenaren liet vaak te wensen over

en maar al te vaak kregen we te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, iets nog niet bekend was en/of iets ook bij hen nog niet duidelijk was. Voor ons als belanghebbenden was het ondoenlijk uw plannen in zijn totaal in de juiste proporties te kunnen beoordelen Deze handelwijze van de provincie is ernstig in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. We hebben gepoogd toch uit deze brij een zienswijze neer te leggen, waarvan onze slotconclusie luidt: - nut en noodzaak voor de BPL niet aangetoond; - door aanleg van de BPL worden wij in onze belangen zowel materieel als immaterieel geschaad. De overige door ons aangevoerde omissies door de provincie treft u aan in deze zienswijze. Er is ons inziens geen enkele rechtvaardiging te vinden voor de aanleg van deze BPL en verzoeken u voor zover er bij u wensen zijn tot verbetering van de verkeersstromen en/of wegstructuur een onderzoek te doen, uitgaande van het bestaande wegennet. Gezien bovenstaande zienswijze, opmerkingen en door u zelf gemelde onvolledige onderzoeken en onderbouwingen behoeft het geen extra betoog dat wij u verzoeken om het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring niet vast te stellen.

Antwoord:

Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.

Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt.

Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de

natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren.

De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00858-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In mijn directe omgeving zal sprake zijn van extra geluidsoverlast In het ontwerp BPL wordt gesteld dat er geen grenswaarden worden overschreden, terwijl niet eens alle geluid is meegenomen. Men vergeet het geluid van de AWACS en het extra geluid van de bromfietsen op de achter ons huis geprojecteerde langzaam verkeer verbinding. Ook het terugkaatsende geluid van de heuvel wordt niet meegenomen. Los van het hiervoor genoemde blijft uiteraard staan dat wij op dit moment helemaal geen geluidsoverlast ondervinden, de enige geluiden (afgezien van het lawaai van de AWACS) zijn de natuurgeluiden die ons alleen maar aangenaam in de oren klinken. Er is een uitspraak van de Raad van State d d. 7 april 2010 die oordeelt dat de bestaande geluidsbelasting o.a. in Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet is toegestaan. Wij verzoeken u dan ook hier naar te handelen. In mijn directe omgeving zal de luchtverontreiniging toenemen. In "toetsing op doelbereik & MKBA" wordt gesuggereerd dat de emissies NO2, PM l O en CO2 door de BPL gunstiger worden. Hier is echter de misleidende term buiten de bebouwde kom gebruikt voor de zone langs de BPL, die echter evengoed langs de bebouwde kom loopt. Het verkeer blijft dus grotendeels binnen de stedelijke bebouwing en dus ook de emissies van de bedoelde stoffen. Geen afname dus maar een toename ook in de bebouwde omgeving van O tot 3%. Het genoemde positieve effect voor de luchtkwaliteit wordt dus niet bereikt. De BPL heeft dus ook hier geen nut en/of noodzaak.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00859-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04329

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	schade aan pand door trillingen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00859-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thissen H., Dorothea-Gracht 32 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	onze wijk is al ingeklemd tussen autowegen, doorgaande wegen en een bedrijf, dat de lucht vervuild.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als gevolg van de op- en afritten bij de voorgestelde planopzet van de buitenring, resteert slechts een klein deel van de Allee en daarmee gaat de samenhang met het kasteel in het Beschermd Dorpsgezicht verloren. Herstel van de oude toestand van het wegtracé met bijbehorende bomenrij is dan misschien nog de enige optie. Echter de hiervoor benodigde gelden zouden op het project Buitenring moeten drukken en niet zoals gesuggereerd wordt, voor rekening van de gemeente c.q. inwoners van de gemeente Schinnen komen.
Antwoord:	De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Voor het overige nemen wij uw zienswijze voor kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04354**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De oprit in het wegdek van de Allee naar de brug over de autoweg moet een hoogte van 2 meter overbruggen. Dit houdt in, dat bij een minimale helling de oploop begint op het grondgebied van de gemeente Schinnen, dus ongeveer halverwege de Oudestraat. Hierdoor verdwijnt de eerste boerderij van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade gedeeltelijk onder de ophoging en tevens verdwijnt de inrit Oudestraat. De bomenlaan wordt hierdoor eveneens verstoord c,q. komt van hieraf te vervallen.
Antwoord:	De intentie is om de eerste boerderij te sparen door de toepassing van een vertikale grondkering, Dit wordt in de nadere detaillering verder uitgewerkt. In het ontwerp van de Buitenring is er voor de percelen rondom de Oudestraat aandacht besteed aan de ontsluiting ervan in de nieuwe situatie. De ontsluiting is geregeld via de noordzijde van de Oudestraat. De zuidzijde ervan zal inderdaad worden afgesloten. De bomenrij langs de Oudestraat zal inderdaad deels worden aangetast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Amstenrade is een hechte kem met een bloeiend verenigingsleven. Voornamelijk de schutterij en de Harmonie doen er alles aan oude gebruiken in eer te houden. Het merendeel van de verenigingsactiviteiten vindt plaats rond het kasteel midden in het Beschermd Dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring, zeker met de nu geplande op- en afritten bij de Allee, zal de verkeersintensiteit rond het kasteel en de Hoofdstraat verdubbelen. Nu is het nog zo dat bij verenigingsactiviteiten de Hoofdstraat en de straten rond het kasteel tijdelijk afgesloten kunnen worden om een optocht en/of een feest ook echt een feest van het hele dorp te laten zijn. Door de verdubbeling van de verkeersintensiteit zal het afsluiten van wegen in de toekomst meer dan waarschijnlijk niet meer mogelijk zijn. Daarmee dreigt eveneens een stuk van de leefbaarheid en ons cultuurgoed te verdwijnen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tijdelijke afsluiting van wegen dient te worden aangevraagd bij de wegbeheerder. Dat is in dit geval de gemeente Schinnen. Die zal in de toekomst moeten beoordelen of een tijdelijke afsluiting al dan niet mogelijk is. De provincie Limburg is hierin geen gezaghebbende partij. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De in het Provinciaal Inpassing Plan gekozen oplossing voorde schoolgaande jeugd lijkt ons onveilig en niet logisch.
Antwoord:	In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenringaansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede. Uw opmerking dat deze fietsroute niet logisch is, kunnen wij niet helemaal plaatsen. Indien u bedoelt dat deze fietsroute onlogisch is omdat fietsers een omrijbeweging moeten maken om dit viaduct te kunnen bereiken, kunnen wij u mededelen dat dit het gevolg is van het hoogteverschil dat overwonnen moet worden in relatie tot het maximaal toe te passen hellingspercentage voor fietsers. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ook wij zijn van mening dat de noodzaak voor de aanleg van de Buitenring niet is aangetoond. Bovendien de aanleg van de Buitenring voor ons als bewoners van dit gebied, vooral het Beschermd Dorpsgezicht en de woonkern Amstenrade, enkel nadelen biedt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur. Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze

gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.

Overigens zijn de ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer gereed. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp zal bij het besluit van Provinciale Staten worden bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel omdat wij als bewoners van het Beschermd Dorpsgezicht onevenredig worden geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemene belang.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de dichtsbijzijnde in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen bestemming ‘Verkeer’ van ruim 120 meter en gezien de

verdiepte aanleg van de Buitenring delen wij niet de mening van reclamant dat zijn belangen onevenredig worden geschaad. De in de nabijheid van de woning van reclamant gelegen gronden hebben de bestemming ‘Agrarisch met waarden’. Op basis van de planregels kunnen ter plaatse geen gebouwen worden opgerichten, voorts zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Bij de vaststelling van het Inpassingsplan zullen overigens passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□□Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□□□□□□□□□□□

Hoofdzienswijze: 00860-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04409

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade wordt aangetast door de Buitenring.
Antwoord:	Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht.□De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij nog steeds van mening dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid). De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als (asten zijn meegenomen, Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemene belang van de aanleg van de BPL aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het is daarom onredelijk van ons als bewoners v.h. Beschermd DorpsgezichtAmstenrade te verlangen dat wij het belang van dit gebied en bewoners daarvoor opzij zetten.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Burtenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.
Antwoord:	De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00860-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beckers H.A.M., Aan de Kerk 1 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als de provincie conform mijn voorstel de op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel zou laten vervallen, dan zijn de voordelen als volgt: Er wordt tegemoet gekomen aan de wens van het gemeentebestuur van Schinnen en de inwoners van Amstenrade de "verkeersafwikkeling" rond Amstenrade zoveel als mogelijk af te wikkelen via bestaande provinciale wegen (o.a. N276);Het viaduct van de Allee over de Buitenring kan zeer "compact" worden aangelegd, met naast beide rijbanen een fietspad. De veiligheid voor alle fietsers, inclusief onze schoolgaande jeugd, is daarmee optimaal gewaarborgd; De Allee hoeft niet te worden opgehoogd en niet te worden verbreed tot twee x twee rijstroken; De bomenrij, onlosmakelijk deel uitmakend van het Beschermd Dorpsgezicht, kan bij deze oplossing volledig worden gehandhaafd; Het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade wordt qua aanzicht, uitzicht en authenticiteit minimaal aangetast; Het "uitvlieg- en foeragegebied" van de (beschermde)dieren van het kasteelpark wordt minder aangetast; Het verkeer in deze nieuwe situatie neemt nauwelijks toe ten opzichte van het verkeer in de huidige situatie. Dit heeft een minder nadelig effect op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit voor de bewoners van de wijk Achter den Hof (Amstenrade), de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof (Hoensbroek) en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade;. Voor de Hoofdstraat te Amstenrade betekent dit "pure winst", aangezien de verkeerssituatie in deze straat nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie; Met de niet geringe "besparingen op kosten" wegens het aanleggen van een compacter, eenvoudiger viaduct over de BPL, het niet hoeven aanleggen van een aparte viaduct voor fietsers, het niet hoeven aanleggen van een "ova-tonde" en het niet hoeven op te hogen en verbreden van de Allee, komen voldoende financiële middelen ter beschikking om de verdiepte aanleg van 6 meter bij de Allee te financieren.
Antwoord:	De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens in te gaan op de inhoud van de delen van het rapport waarover deze zienswijzen handelen moet eerst opgemerkt worden dat dit rapport tot stand is gekomen zonder overleg met de bewoners van de getroffen gebieden.
Antwoord:	De provincie Limburg heeft het nodige geïnvesteerd in overleg met betrokkenen. Bij de planvorming is de wet- en regelgeving in acht genomen. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoner van de wijk de Gracht te Kerkrade word ik (en ik niet alleen) geconfronteerd met de volgende zeer ernstige gevolgen van de aanleg van de Buitenring langs onze wijk:□de Hamstraat (n300) wordt een autoweg met 2x2 rijstroken waarop 100 km. mag (of moet) worden gereden.Dat betekent een verdubbeling van het aantal rijstroken en bovendien een verdubbeling van de maximum snelheid(nu nog 50 km.)□Het veilige fietspad, ooit tot stand gekomen na goed overleg van de bewoners met de "provincie",wordt vernietigd, een veilige fietsverbinding met Kerkrade en Simpelveld etc. verdwijnt,en daarmee ook de veilige fietsroute voor scholieren,forensen en in belangrijke mate ook voor fietstoeristen
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrijliggende fietsstructuur meer aanwezig is zullen fietsers doormiddel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg die wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat op de Buitenring krijgen fietsers wel vrijliggende fietsvoorzieningen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dus verdwijnt ook een toeristische attractie als schakel in het toeristische aanbod in deze regio en de daarop gebouwde economie en de groei daarvan.
Antwoord:	Fietsers kunnen gebruik maken van de aan te leggen parallelweg, waardoor de toeristische schakel onverkort in stand blijft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de plaats van het genoemde fietspad komt er een parallelweg (ventweg) bestemd voor En□gemotoriseerd snelverkeer En fietsers (en voetgangers?) die dan gebruik gebruik moeten maken van fietssuggestiestroken.Dit betekent het creëren van gevaarlijke situaties die ongetwijfeld slachtoffers zullen veroorzaken
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrijliggende fietsstructuur meer aanwezig is zullen fietsers doormiddel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg die wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat op de Buitenring krijgen fietsers wel vrijliggende fietsvoorzieningen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De ventweg zal 2 rijstroken krijgen en daarmee zal het huidige aantal van 2 rijstroken van de Hamstraat(N300) in totaliteit uitgebreid worden tot 6 rijstroken.Dat heeft gevolgen voor de geluidsoverlast en voor de ongewenste emissies van luchtvervuilende stoffen door het verkeer.Te meer daar de huidige (summiere) bescherming door een geluidswal(tot stand gekomen na overleg met bewoners) verdwijnt en daarvoor in de plaats komt (waarschijnlijk) een geluidsscherm,maar alleen tussen de ventweg en de autoweg, niet tussen de ventweg en de woningen van de straten die pal langs deHamstraat(N300) liggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg zoals die nu gepland is,van de Buitenring worden de bestaande korte verbindingen voor de bewoners van de Gracht en van meerdere straten en wijken van Kerkrade,met Kerkrade-centrum, Heerlen,Simpelveld en bijv. de aansluitingen met A76,A79, N281,het Duitse wegennet(o,a. verbinding met Aken),verbroken en worden omwegen op grote schaal noodzakelijk
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het inpassingsplan wordt nauwelijks gewag gemaakt van de aanleg van de Avantislijn.die.als ze aangelegd wordt van grote invloed zal zijn op het verkeersaanbod op de Buitenring!!! (Vele duizenden zutlen,volgens de prognosen gebruik gaan maken van die treinverbinding,daarmee de noodzaak van de Buitenring ontkrachten).
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat het investeren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat het investeren in openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Langs de hele weg zijn er geen vluchtstroken gepland: bij calamiteiten geen uitwijkmogelijkhedenü! Zeker op de smalle strook grond tussen de wijk de Gracht en de Duitse grens betekent dat,dat er voor de bewoners van bijv. de Birgittagracht zeer gevaarlijke situaties ontstaan bij een verhoogd verkeersaanbod, waaronder vervoer van gevaarlijke stoffen,terwijl hulpdiensten(brandweer, ambulance,politie) zeer moeilijk ter plaatse kunnen komen.Ook dit valt onder de noemer creëren van gevaarlijke situaties.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bovendien moet er op gewezen worden dat een aanzienlijk deel van het te verwachten vrachtverkeer zal bestaan uit verkeer dat de Duitse tolwegen kan gaan vermijden,en daarmee het zicht op verkeersaanbod van bijv. de eerder aangehaalde gevaarlijke stoffen transporten!!
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring wordt het voor ons bewoners vrijwel onmogelijk gemaakt na de aanleg van die ringweg nog te genieten (of tot rust te komen,ook geldt dit voor toeristen) van het prachtige natuur-en cultuur landschap ten zuiden van de Hamstraat(N300).
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Behalve door de toename van alle ongewenste emissies door het verkeer(geluid,fijnstof NO2 ,PM,CO2,e.d.)worden de bewoners ook nog eens blootgesteld aan de stofoveriast veroorzaakt door een bedrijf als Wisosplit,voeg daarbij dan de Buitenring ter hoogte van de Gracht niet door een bebouwde kom loopt en dus te maken krijgt met een.door het bureau Ecorys berekende.verhoogde concentratie uitstoot van gevaarlijke stoffen en geluid.Als dan ook nog de gepland verhoging van de toelaatbare normen voor geluid en voor de nonnen van aan verkeer gerelateerde uitstoot van gezondheid belastende stoffen, dan blijkt dat de bewoners van de Gracht onevenredig zwaar te lijden zullen hebben van het fenomeen Buitenring!!! Alleen al gezien de aspecten die de gezondheid betreffen!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	En dan de economie:de waarde van de woningen neemt sterk af en de animo om in de buurt van Kerkrade en meer speciaal in Kerkrade- West zich te gaan vestigen zal sterk verminderen,met alle gevolgen daarvan voor de al bestaande bedrijven(winkels,ambachtelijke bedrijven.aan toerisme gerelateerde bedrijven) en de werkgelegenheid die door die bedrijven geboden wordt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring zal een enorme ingreep in een in Nederland uniek landschap betekenen.
Antwoord:	Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het trace zodanig in te passen dat de aantasting van het landschap tot een minimum beperkt blijft. Het tracé ligt tegen de stadsrand of op enige afstand van bewoning om overlast voor bewoners te beperken. Om de impact op het landschap verder te beperken is zoveel mogelijk rekening gehouden met het natuurlijk relief van het Limburgse landschap. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De bewoners van de Gracht worden zwaar getroffen door de gevolgen van de aanleg van de Buitenring, maar hen wordt geen compensatie van woon en leefgenot toegezegd en natuur die voor hen nu nog binnen handbereik ligt wordt vernield, ook al is sprake van een E.H.S. in bijv. het gebied van de Crombach. De verstrengeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden en de regelgeving daaromtrent is zeer diffuus.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden.□□Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00861-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen -Könings M.C., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De informatievoorziening en de uiteindelijke toegang tot de nodige informatie sinds 2008 is□allesbehalve gebruiksvriendelijk geweest en voor de "de gewone man"niet of zeer moeilijk te bereiken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Uit het voorgaande volgt dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid en dat de hieraan ten grondslag liggende stukken voor een ieder beschikbaar zijn geweest. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Deze Zienswijze moet als een individuele zienswijze van de Bewoners van Hövell tot Westerflierhof, Hoensbroek worden gezien.□De Zienswijze heeft betrekking op zowel het Ontwerplnpassingsplan Buitenring alsook op de le Aanvulling op MER BPL en 2e Aanvulling MER BPL Algemeen□1.Eerder ingediende Zienswijzen□Wij stellen vast dat alle adviezen, suggesties en wensen die door ons zijn□uitgesproken tijdens de diverse informatie-uitwisselingen met medewerkers van de Provincie Limburg en zijn vastgelegd in de in het verleden ingediende Zienswijzen aangaande de Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg (kenmerk: 110621/CE6/OJ1/000213) op 27 juni 2006 alsmede de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (kenmerk: 110621/CEB/OB8/000213) d.d. 16 mei 2008 door de Provincie niet zijn gehonoreerd. Alternatieven, zoals de nul-plusvariant (verbeteren van knelpunten in het bestaande wegennet) alsmede de bestaande verbinding Born-Schinveld-Brunssum zijn niet onderzocht.□Volledigheidshalve verwijzen wij naar onderstaande tekst overgenomen uit Hoofdstuk l "Positie Milieufederatie Limburg" in de "Zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad" ingediend door de Stichting Milieufederatie Limburg (kenmerk: Nummer 272.112 gedateerd 23 juli 2010):□De Commissie m. e, r. geeft in haar adviezen, die door de provincie Limburg zijn overgenomen, een advies van gelijke strekking.□De Commissie acht, gegeven de hogere bevolkingskrimp, de gedeeltelijke oplossing van de problemen en het ontstaan van nieuwe problemen, niet uitgesloten dat andere oplossingen (zoals verbetering van de bestaande infrastructuur) of een meer sobere uitvoering (bijvoorbeeld in 2xl-strooks) een reëel alternatief zouden kunnen vormen.□Elk verzoek tot onderzoek van verbetering aan het bestaand wegennet heeft de provincie Limburg geweigerd.□2 .Incompleet Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□Door het tijdstip van publicatie vlak voor de aanvang van de zomervakanties, de omvang van het schriftelijke materiaal dat in het geding is en de slechte toegankelijkheid van het materiaal geeft de burgers onvoldoende de gelegenheid om het ontwerp-inpassingsplan in detail te bestuderen en tijdig een Zienswijze in te dienen.□Conclusie: deze handelswijze is in strijd met het Beginsel van Fair Play.□Bij het ontwerp-inpassingsplan heeft Arcadis alleen die onderzoeken geleverd, die vanuit de wet-en regelgeving noodzakelijk zijn voor de ter inzage legging op 17 juni 2010. Het ontwerp-inpassingsplan vergt nog allerlei onderzoeken, uitwerking en berekeningen zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, geluidsschermen (op de aangegeven hoogtes), archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, de bepaling van de geluidsbelastingen bestaand en nieuw conform de Wgh, etc. en is derhalve op deze en meerdere punten onvolledig en onduidelijk waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur en kan dus niet diepgaand beoordeeld worden. De mate van detaillering van de voorstellen voldoet niet aan de kwaliteitseisen die men stelt aan een bestemmingsplan. Wij kunnen derhalve onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit ontwerp-inpassingsplan.□Ook is het ontwerp-inpassingsplan niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering; restrictieve beleidskaders in deze ontbreken.□Conclusie: Het inpassingsplan is onvoldoende concreet en geeft onvoldoende rechtszekerheid.□De presentatiefolders bevatten onjuiste informatie en geven een verkeerde voorstelling van de plannen. Doordat uit het inpassingsplan blijkt dat de Provinciale Staten voor hun besluitvorming, na afloop van de zienswijzeperiode nog nader uitgewerkte informatie zal ontvangen van het ingenieursbureau Arcadis, staat voor ons onvoldoende vast in welke mate rechtszekerheid kan worden ontleend aan het huidige concept Ontwerp-inpassingsplan. Wij nemen aan dat het Actiecomité Burtenring Parkstad Limburg `t Höfke op de nog aan te leveren plannen terug kan komen via een Zienswijze, zodra deze zijn gepubliceerd.□Conclusie: het ontwerp-inpassingsplan geeft de burgers onvoldoende rechtszekerheid.□In het licht van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur moeten wij vaststellen dat het inpassingsplan onvolledig is, te weinig concreet is, met onjuiste informatie gepresenteerd wordt, deels maatschappelijk onaanvaardbare oplossingen voorstelt en daarbij te weinig rechtszekerheid biedt.□Wij hebben bezwaar over de wijze waarop de Provincie haar burgers informeert en verbinden op grond van bovengenoemde feitelijkheden hieraan de conclusie dat het plan, wat betreft het Actiecomité Buitenring Parkstad Limburg `t Höfke, onzorgvuldig tot stand is gekomen.□Conclusie: het ontwerp-inpassingsplan is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de

Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij

u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.

Een inpassingsplan moet worden voorzien van een toelichting. Artikel 3.1.6 Bro (Besluit ruimtelijke ordening) geeft aan wat minimaal moet zijn neergelegd in een plantoelichting. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarnaast zijn de benodigde onderzoeken voor het inpassingsplan uitgevoerd ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing. De onderzoeken die bij het ontwerp inpassingsplan ter inzage zijn gelegd voldoen aan de wettelijke vereisten en geven voldoende onderbouwing voor de buitenring. Gelet op het vorenstaande zijn wij van mening dat wij de plannen goed hebben voorbereid. De wettelijke procedures zijn gevolgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	3. Samenvatting ontwerp-inpassingsplan□De brochure "Samenvatting ontwerp-inpassingsplan" geeft geen juiste informatie. We geven een aantal voorbeelden.□Tussen aanhalingstekens de letterlijke tekst in de brochure□"toeristische en recreatieve attracties zijn straks veel beter bereikbaar."□Bijvoorbeeld de attracties Gaiapark, Mondo Verde en Snowworld zijn momenteel goed bereikbaar, A2, A76, N281 en binnenring. Met BPL wordt gerekend met een route over de BPL-oost. De afstand wordt dan echter (rekenend vanaf afslag Nuth) aanzienlijk groter, nl resp.4,9 km langer (29%), 1,5 km langer (13%), 6km langer (36%). De meeste toeristen zullen de huidige kortere route nemen. De BPL heeft daarop weinig invloed en zorgt ook niet voor een betere bereikbaarheid.□Conclusie: de attracties Gaiapark, Mondo Verde en Snowworld zijn na de aanleg van de Buitenring niet veel beter bereikbaar.□"in Duitsland, zorgt de Buitenring voor een betere verbinding tussen Parkstad Limburg en de□regio Aachen." Dit is geheel niet duidelijk. De nieuwe aansluiting met Duitsland bij de Hamstraat gaat niet door. Alle verbindingen met Duitsland gaan over bestaande wegen. De BPL heeft zelfs geen aansluiting op de Horbacherstrasse! Of wordt bedoeld dat de snelheid op de BPL hoger is dan op de huidige wegen?□Dat zou in theorie op het betreffende deel van de BPL maximaal 72 sec. reistijd kunnen schelen.□Conclusie: de Buitenring zorgt niet voor een betere verbinding tussen Parkstad Limburg en de regio Aachen.□"het doorgaande verkeer uit de woonkernen wordt getrokken"□Dat is wel de bedoeling maar in werkelijkheid wordt het verkeer via de woonkernen naar de BPL getrokken en loopt de BPL vlak langs de woonbebouwing en geeft dus extra overlast.□In de Hoofdstraat in Amstenrade neemt het verkeer met 64% toe tot 20.300 mvt/etm. en dat terwijl de straat met woningen en winkels nu al overbelast is. Er komt een onhoudbare situatie! Zie bijlage 23 , deelrapport 4 A, "wegvak Allee". Hierin wordt nota bene geadviseerd de snelheid naar 30 km/u terug te brengen waardoor nog meer filevorming zal optreden met als gevolg een hogere C02 uitstoot!□In Landgraaf, knooppunt Hoogstraat, neemt het verkeer door de kern ook toe;□Nieuwenhagerheidestraat toename 73%, Hoogstraat toename 17 % per (deelrapport 4B bijlage 8 blz 29)□Conclusie: de Buitenring trekt het doorgaande verkeer niet uit de woonkernen.□" beter bereikbaar voor toeristen." Onderzoek heeft al aangetoond dat het effect van de□BPL daarop minimaal is"□Conclusie: de Buitenring zorgt niet voor een betere bereikbaarheid.□Belangrijker is dat er door de BPL meer dan 30 ha grond verhard wordt (bestaande verharding is daar niet in meegenomen) en voor al dat asfalt komen de toeristen nu juist niet naar Limburg.□Conclusie: de Buitenring zorgt voor een beduidend grotere verharding door asfalt.□"De Buitenring is zo ontworpen dat de groene omgeving zo veel mogelijk behouden blijft"□Dit is toch misplaatst, asfalt is niet groen.□Concluderend kunnen we stellen dat de Provincie niet te bewijzen informatie opvoert als□onderbouwing voor de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid

tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	4. Nut en noodzaak van de Buitenring is niet aangetoond.□De regio parkstad heeft voldoende goed bereikbare bedrijventerreinen. Ook voor toekomstige bedrijven is er voldoende ruimte. Vele jaren liggen bedrijventerreinen (Avantis, Trilandis), goed bereikbaar aan de N281 en A76, leeg. Er is geen enkele, noch wetenschappelijke, noch zakelijke onderbouwing om te veronderstellen dat door de komst van de Buitenring deze en andere bedrijventerreinen tot verdere ontwikkeling zullen komen. De Provincie heeft tot op heden de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen niet gestimuleerd. Ook voor de toeristische ontwikkeling levert de BPL geen grote bijdrage, eerder een negatieve in verband met de ruim 30 ha grond die geasfalteerd wordt en de aantasting van het natuurschoon. □ Bovendien neemt het verkeer toe met 8% (tabel 3.3 deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek).□In de tabel wordt aangegeven dat een deel binnen de bebouwde kom en een deel buiten de□bebouwde kom valt. Feit is dat de BPL per definitie in het "buitengebied" ligt ook al loopt deze langs de bebouwde kom. Op de kaart is duidelijk te zien dat de BPL vlak langs (bij van Hövell tot Westerflierhof rakend aan de tuinen) de bebouwing loopt. De zone "buitengebied" is aangegeven op afbeelding 3.2 deelrapport 10 A blz 24. De gebiedszone BPL is volgens de wet "buitengebied ".□hierbinnen vallen ook delen van de bebouwde kom. De betiteling "buiten de bebouwde kom" geldt dus niet voor de Buitenring. De overlast van het verkeer op de BPL is niet minder dan van het verkeer in de bebouwde kom. De verdeling van het verkeer binnen dan wel buiten de bebouwde kom heeft dus geen betekenis en roept een verkeerd beeld op.□De BPL zorgt ervoor dat er veet extra km`s gereden moeten worden.□Vooral de grote extra lus inde buitenring bij Nuth, met VRI zorgt ervoor dat er veel meer km`s□gereden moeten worden dan in de huidige situatie. Naar verwachting zal dat verkeer dan andere (ongewenste) routes nemen.□Voorbeelden: Hoensbroek-Nuth richting Heerlen, Valkenburg/ Maastricht extra: ca 2,8 km□Dit is N.B. een verdubbeling van de afstand!□- Hoensbroek-Nuth Makro extra: ca 1,5 km□- Nuth-Heerlen extra : ca 3,1 km (50 % extra)□- Schinnen/Oirsbeek - Geleen extra : ca 2,3km□De bereikbaarheid van toeristische attracties (Snowworld, Gaiapark, Mondo Verde) wordt bij gebruik van de nieuwe buitenring 26 % langer dan via de bestaande wegen N 281).□Het effect van de BPL op de reistijden is in het rapport 4A, verkeerskundig onderzoek onjuist. In vele gevallen wordt het een reistijdverlenging.□In tabel 3.7/ rapport 4A wordt een reistijdverkorting Kerkrade- Aachen van 35 % aangegeven, terwijl de afstand over de weg langer wordt en de maximale snelheidswinst 72 sec bedraagt! Waarschijnlijk is hier op de niet in het definitieve plan opgenomen B 258n gerekend. Door de vele knooppunten in de BPL waarvan er 5 binnen de 2km liggen, (hetgeen voor een snelweg de minimale afstand is) en de overige 7 knooppunten op maximaal 3,2 km liggen,zal de gemiddelde snelheid ver onder de 100 km liggen. De beoogde tijdwinst zal derhalve minimaal zijn. Theoretisch is de tijdwinst van 80 naar 100 km/u op het gehele traject van 26 km slechts iets meer dan 3 min. In tabel 0.1 van de "Toetsing op doelbereik & MKBA" wordt voor de reistijd wegverkeer ten onrechte een groot aantal uren opgevoerd. In de opbrengst van de reistijd is ook ten onrechte het woon-werkverkeer meegenomen (ca 70 %). Tevens is er een nieuwe verbinding met Aachen via de N258n meegeteld, die er voorlopig niet komt.□Niet opgenomen zijn o.a. de kosten cq omzetverlies van bedrijven en betrokkenen tijdens de□realisatie. Ook de toeristische attracties zullen van de aanleg veel last hebben en zullen veel extra kosten moeten maken om goed bereikbaar te blijven. Het voordeel van de reistijd wegverkeer in de tabel 0.1 zal dan ook op O gesteld moeten worden waardoor de baten/kostenverhouding op 0,4 komt i.p.v. 1,1 en het resultaat dus negatief is.□Wij constateren dat de hoofddoelstelling van de Buitenring op het gebied van economische impuls na doorrekening door adviesbureau Ecorys niet meer dan 180 banen op zou leveren voor de regio, en dat een impuls aan de recreatie/toerisme niet is toe te schrijven aan de huidige plannen voor een Buitenring. Hiermee is de Buitenring niet als doeltreffend instrument te beschouwen voor zijn hoofddoelstellingen zoals geformuleerd in het ontwerp-inpassingsplan. □De dwingende noodzaak van de Buitenring als geheel is niet aangetoond. Hierdoor worden de□Bewoners van Hövell tot Westerflierhof onevenredig benadeeld ten opzichte van het algemeen belang (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling onroerend goed, etc.). Hiermee is het ontwerp-inpassingsplan in strijd met het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur.□Om niet in herhaling te vervallen verwijzen wij naar Hoofdstuk 2 "Doelstelling en Nut-Noodzaak" in de "Zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad" (Nut-Noodzaak)alsmede Hoofdstuk 6 "Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)" ingediend door de Stichting

Milieufederatie Limburg (kenmerk: Nummer 272.112 gedateerd 23 juli 2010) en dit hier als ingevoegd te beschouwen.□Conclusie: het ontwerp-inpassingsplan is in strijd met het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur.□□5. Ladder van Verdaas□In deelrapport 2 tweede aanvulling MER, blz 20 wordt gemeld dat Ecorys de "Ladder van Verdaas"□heeft getoetst op de doelen van de BPL. De door Ecorys uitgevoerde studie adresseert alleen de financiële haalbaarheid van de Buitenring en adresseert niet de minder ingrijpende maatregelen volgens de punten 5 en 6 van de Ladder van Verdaas en geeft derhalve geen oordeel of met de door ons (en de Stichting Milieufederatie) aanbevolen alternatieven de gewenste doelstellingen ook kunnen worden gerealiseerd.□Om niet in herhaling te vervallen verwijzen wij naar Hoofdstuk 4 "Doelstelling en Nut-Noodzaak" in de "Zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad" (Ladder van Verdaas en de 3 B`s) ingediend door de Stichting Milieufederatie Limburg (kenmerk: Nummer 272.112 gedateerd 23 juli 2010) en dit hier als ingevoegd te beschouwen.□□□11. Bedrijventerreinen□In "toetsing op doelbereik & MKBA " staat dat er momenteel nog ca 190 ha terrein uitgeefbaar is op bestaande bedrijventerreinen. Dat moet ruim voldoende zijn. Op figuur 3.11 staan nog 6 geplande bedrijventerreinen, dat kan in deze tijd toch niet serieus genoemd worden ? Waar wordt de natuur gecompenseerd? De geplande bedrijventerreinen liggen NB langs de BPL. De landschapsvervuiling door deze "zichtlocaties" zal Parkstad tot industriestad maken. De prachtige natuur moet weer wijken. Streep door de geplande bedrijventerreinen!

Antwoord:

Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Per saldo resulteert de Buitenring in kortere reistijden. Onder meer het rapport van ECORYS laat dit zien. Dit laat onverlet dat de Buitenring voor sommige verplaatsingen inderdaad tot langere verplaatsingen zal leiden. De uitgevoerde verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Ten slotte kan worden verwezen naar onze reactie op de zienswijze van de Milieufederatie, waar reclamanten ook naar verwijzen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	e karakteristieke monumentale bomenlaan, met in de aslijn het prachtige kasteel Amstenrade wordt opgeofferd. De zichtlijn op het kasteel wordt gebroken door de weg ca 2 m te verhogen en er een verhoogd plein te maken. De weg wordt ipv 2x1 strook verbreed tot 2x2 (gedeeltelijk 1x2 +1x3).Herplant van bomen is niet mogelijk omdat daartoe de ruimte ontbreekt. De nu zo fraaie ruimte aan de Oudestraat met monumentale oude boerderijen verliest zijn aangename afmetingen. De verbrede Alleen is nodig voor het geprognosticeerde verkeer dat verder op in de Hoofdstraat vastloopt. De toename van het verkeer met 65% kan niet door de Hoofdstraat. De routes voor langzaam verkeer zijn niet aangegeven, de Oudestraat is nauwelijks meer bereikbaar. Voldoende ruimte voor opstelstroken is er niet. Ook aan de andere zijde van de Allee zijn verkeersproblemen te verwachten op de rotonde Patersweg (met 5 rijstroken op de Akerstraat Noord). Het fietsverkeer is er niet behoorlijk in te passen Het wandel- en fietsverkeer naar Amstenrade wordt met een omweg van ca. 500m! over de BPL geleid. De verbindingen worden veel slechter i.p.v. beter. VRI installaties zijn nodig en de reistijd (ook van het langzaam verkeer) wordt ook hier eerder verlengd dan verkort!Bomen verdwijnen voor asfaft-pteinen. De veiligheid voor schoolgaande jeugd, andere fietsers en voetgangers heeft geen enkele prioriteit in genoemde plannen. Sterker: alles lijkt erop gericht dit ondergeschikt te maken aan gemotoriseerd verkeer.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	8. Crisis- en herstelwet Wij maken er bezwaar tegen dat de BPL, inclusief de aansluiting Nuth, onder de crisis- en herstelwet valt. De BPL grijpt in het waardevolle Limburgse Landschap enorm in. Echte haast is er niet bij zeker niet gezien de huidige economische ontwikkelingen. Omdat de BPL zeer ingrijpend is past de nodige zorgvuldigheid en niet het onvolledige haastwerk. De plicht om alternatieven te onderzoeken moet gehandhaafd worden alsook de plicht de Commissie M.E.R. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het M.E. Rapport. Vrijwel alle initiërende en controlerende taken liggen bij GS. Zelfs de ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt door GS verleend. De toelaatbare hoogte daarvan is ter beoordeling van (alleen) GS. De rechtszekerheid van belanghebbenden is in het geding aangezien uitvoering en toetsing in één hand liggen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Het besluit dat de BPL, inclusief de aansluiting Nuth, is geplaatst op Bijlage II bij de Crisis- en Herstelwet valt, is niet voor bezwaar vatbaar. Ten aanzien van initiërende en controlerende taken waarvoor GS het bevoegd gezag is, geldt dat de besluitvorming daaromtrent met inachtneming van wet- en regelgeving moet en zal plaatsvinden. Wij wijzen erop dat belanghebbenden, indien zij zich niet met een uitvoeringsbesluit (bijvoorbeeld de vaststelling van een Hogerewaardenbesluit) kunnen verenigen, hiertegen de gebruikelijke rechtsmiddelen kunnen aanwenden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	9. Snelheid 80 km/u i.p.v. 100 km/u.□Voor het milieu en de overlast is een max. snelheid van 80 km/u te prefereren boven 100 km/u.□Voor vrachtwagens wordt al gerekend met 80 km/u. Naarmate de snelheid toeneemt, neemt de capaciteit van de weg af. Bij 80 km/u heeft de weg een grotere dan wel tenminste dezelfde□capaciteit als een lOOkm/u weg. Het verkeersbeeld bij 80 km/u en rijstroken van slechts 3m breedte (smal) is rustiger dan bij 100 km/u. Zeker in verband met de vele en soms (5 stuks) te dicht bij elkaar liggende knooppunten. De wervende werking van een weg wordt niet alleen door pure snelheid bepaald maar ook door het rustige, gelijkmatig doorrijdende verkeer. In het rapport "toetsing op doelbereik & MKBA" blz 4 wordt een vergelijking aangehaald met een versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/u en een aantal gelijkvloerse aansluitingen. Dat is natuurlijk niet vergelijkbaar. Zinvol is een vergelijking met 2x1 rijstroken, 80 km/u, met ongelijkvloerse kruisingen. Tevens kan de kritische grens van de capaciteit volgens deskundigen op 24000 a 25000 motorvoertuigen gesteld worden i.p.v. de aangegeven 23000. Als daarbij nog eens kritisch gekeken wordt naar de parameters in het verkeersmodel o.a. naar de grote omweg en het VRI verkeersplein bij Nuth, de bereikbaarheid van de huidige toeristische attracties via de N 281 i.p.v. de BPL-oost, het vervallen van de aansluiting N 258n, dan is er een kans dat het 80 km/u model zeer□aantrekkelijk blijkt te zijn. Het moet tenminste serieus bestudeerd worden. Het effect van de□binnenring, die nog niet geheel gereed is, moet echter wel meegenomen worden.□De Wgh geeft ook aan dat verkeersregulerende maatregelen, waaronder snelheidsbeperking, voorrang hebben bij het beperken van geluidoverlast. Het tijdvoordeel van lOOkm/u t.o.v. 80km/u bedraagt over de hele ring (26 km) slechts enkele minuten! In plaats van ruim 30 ha nieuw asfalt kan bij 80 km/u 2x1 met ca de helft volstaan wordenen kan veel natuur gespaard blijven. Een goede besluitvorming zonder deze oplossing grondig onderzocht te hebben is niet mogelijk.□10. Langzaam verkeer□Parkstad heeft een zeer fijnmazig netwerk ten behoeve van het langzame verkeer, vooral voor voetgangers en fietsers. Voor een belangrijk deel draagt dat bij aan het woon- en leefplezier van de inwoners. De BPL vormt een enorme barrière voor dit netwerk. Mooie bruggen, tunnels en omwegen verhogen het genot niet. De routes van fietsers langs rotondes bijvoorbeeld zijn riskant en worden als onaangenaam ervaren. Uit de plannen blijkt niet duidelijk hoe de BPL ingepast wordt in het langzaam verkeer netwerk zonder veel belemmeringen, omwegen, hoogteverschillen, gevaarlijke kruisingen etc. Voor een goede beoordeling ontbreken de gegevens.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de

kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□

Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd.
□□
Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□

In de onderzochte 2x1-strooks 80 km/u varianten is zowel de situatie met gelijkvloerse als ongelijkvloerse kruispunten geanalyseerd. Hieruit is gebleken , dat beide varianten onvoldoende oplossend vermogen hebben en dat daardoor aantrekkelijke routes over heb onderliggend wegennet worden gebruikt. Er is derhalve serieus onderzocht wat het oplossend vermogen van deze 2x1-strooks 80km/uur varianten is.□□Ten aanzien van de gehanteerde grenswaarde van 23.000 mvt/uur: dit is een algemeen gehanteerde grenswaarde, die onder andere in de CROW-richtlijnen genoemd wordt. Maar ook indien een hogere grenswaarde zou worden gekozen (24.000 of 25.000 mvt/uur), zoals u oppert in uw zienswijze, liggen de geprognosticeerde intensiteiten op het overgrote deel van de Buitenring ruim boven deze grenswaardes. De noodzaak tot een 2x2-stooks weg is derhalve wel degelijk aanwezig. Overigens is de kosten- en ruimtebesparing van een 2x1-strooks variant beperkt ten opzichte van een 2x2-strooks variant, onder andere door de noodzaak van een vluchtstrook in geval van een 2x1-strooksvariant. Hierdoor zijn ook brede viaducten noodzakelijk.□□Behalve de B258n, zijn ook de andere infrastructurele ontwikkelingen, die reeds bekend zijn in het verkeersmodel meegenomen. Dus ook de Binnenring en de nieuwe aansluiting Nuth. Eventuele routewijzigingen van het verkeer als gevolg van deze nieuwe infrastructuur is dus meegenomen in de verkeerseffecten die uit het verkeersmodel volgen.□□De gevolgen van de Buitenring voor het langzaam verkeersnetwerk en de daarmee samenhangende mitigerende maatregelen zijn opgenomen in de bijlage van het verkeersrapport, behorende bij het Provinciaal Inpassingsplan (rapport 4b). Hieruit blijkt duidelijk welke langzaam verkeersverbindingen worden hersteld en op welke wijze.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	12 . Emissies in 2025□- In "toetsing op doelbereik & MKBA" tabel 3.9 blz 42 wordt gesuggereerd dat de emissies NO2, PM10 en CO2 door de buitenring gunstiger worden. Hier is echter (zie ook punt 4) de misleidende term buiten de bebouwde kom gebruikt voor de zone langs de BPL, die echter evengoed langs de bebouwde kom loopt. Het verkeer blijft dus grotendeels binnen de stedelijke bebouwing en dus ook de emissies van de bedoelde stoffen. Geen afname dus maar een toename ook in de bebouwde omgeving van O tot3%.□- De toename van verkeersbewegingen in de naburig aan te leggen ovatonde en Buitenring (inclusief op- en afritten) die tot op zeer korte afstand van de percelen worden aangelegd leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor de gezondheid van de Bewoners.□Om niet in herhaling te vervallen verwijzen wij naar Hoofdstuk 5 "Effectbeschrijvingen onvolledig" in de "Zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad" (Luchtkwaliteit) ingediend door de Stichting Milieufederatie Limburg (kenmerk: Nummer 272.112 gedateerd 23 juli 2010) en dit hier als ingevoegd te beschouwen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	13 Terugdringen van verkeer in de woonkernen Zie tabel 3.8 "toetsing op doelbereik & MKBA" De verschuiving van het verkeer naar de BPL heeft geen effect op de leefbaarheid in de bebouwde kom omdat de BPL vlak langs de bebouwde kommen loopt. Dat geldt ook voor de emissies. De verkeersdruk in de woonkernen zou verminderen, zie tabel 3.8. We nemen enkele voorbeelden. Stationstraat Nuth, verkeer naar de A76 : al het verkeer naar de A76 zal naar het Turboplein moeten en dat kan alleen via de Stat ionstraat/va n Eijnattenweg omdat de andere routes via weggetjes, niet geschikt voor vrachtwagens lopen, de Nterhovenstegelstraat of de Platsbeekweg en nauwelijks verkeer kunnen hebben. De genoemde daling van 25 % zal hier dus komen te vervallen. De Patersweg in Hoensbroek, van het begin af aan een knelpunt, zou 50%, oftewel 7300 voertuigen minder krijgen. Het verkeer van de BPL geeft een extra belasting van de Allee richting Amstenrade die volgens voorstel teruggebracht kan worden door de hoofdstraat in Amstenrade 30 km/u zone te maken. Dit geeft een reductie van ca 9000 voertuigen. Echter deze voertuigen zullen dan via de Patersweg en de Hommerterweg naar hun bestemming gaan. Dit veroorzaakt op de Patersweg een toename van ca 9000 voertuigen .i.p.v. een afname van 7300 (volgens de tabel). De J. Bernhardlaan te Hoensbroek krijgt volgens de tabel 16% oftewel 9620 voertuigen minder te verwerken. Nu blijkt dat het verkeer vanuit Hoensbroek naar Heerlen via de BPL ca 2,8 km meer moet gaan rijden. De kortste weg is in veel gevallen via de J. Bernhardlaan-Klinkertstraat-Esschenweg. De Bernhardlaan zal dus een flinke toename kunnen verwachten. De Maastrichterlaan in Brunssum is momenteel door een aantal verkeersmaatregelen niet meer druk te noemen; het verkeer naar Brunssum rijdt grotendeels via de Emmaweg. De in de tabel genoemde afname van 72% is voor zover nodig reeds ingevuld, etc, etc. 10 De veranderingen in voertuigkilometers en intensiteiten laten dus niet zien dat de BPL resulteert in het gewenste effect. Als er al voordelen zijn, zijn die marginaal en wegen niet op tegen de verschrikkelijke ingrepen in het landschap met alle bijkomende nadelen. Om niet in herhaling te vervallen verwijzen wij naar Hoofdstuk 5 "Effectbeschrijvingen onvolledig" in de "Zienswijze Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad" (Verkeer) ingediend door de Stichting Milieufederatie Limburg (kenmerk: Nummer 272.112 gedateerd 23 juli 2010) en dit hier als ingevoegd te beschouwen. 14. Toetsing op doelbereik Zie : "toetsing op doelbereik & MKBA" figuur 3.7 Routekeuze Kerkrade-Aachen en figuur 3.8 Routekeuze Brunssum-Aachen. De toetsing is kennelijk geschiedt op achterhaalde gegevens. Hier wordt kennelijk nog uitgegaan van realisatie van de N258n tegelijk met de BPL. De relatie zou daardoor beter worden, maar de N258n gaat (voorlopig) niet door en de in de rapporten beschreven reistijdverkorting dus ook niet. Waarschijnlijk zijn deze figuren daarom ook niet opgenomen in het deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek. Bekijken wij ook de andere routekeuzefiguren dan vallen er veel onzorgvuldigheden op en kunnen op basis hiervan geen onderbouwde conclusies getrokken worden. Bijvoorbeeld figuur 3.1 Nuth-Brunssum. De aangegeven route in de huidige situatie is niet correct. Door verkeersmaatregelen gaat de hoofdstroom nu over de nieuwe Emmaweg. Het routevertrekpunt zal voor de vergelijking natuurlijk centraal in Brunssum gekozen moeten worden en niet aan de noordrand. Het eindpunt zal ook centraal in Nuth gekozen moeten worden en niet op de snelweg ter hoogte van Schinnen! De werkelijke uitkomst is dat de route met BPL langer wordt en de reistijd in het gunstigste geval gelijk blijft. Bij figuur 3.2 Routekeuze Nuth-Landgraaf is de route over de BPL zondermeer langer. De huidige route zou berekend moeten worden met het gebruik van de binnenring en dan zal de bestaande route een stuk gunstiger zijn. Bij figuur 3.3 Routekeuze Nuth- Kerkrade verandert de situatie nauwelijks door de komst van de BPL. Vreemd is wel dat de route met BPL getekend is over de A76 en dus géén gebruik maakt van de N281 (deel van de BPL). Vermoedelijk geeft de hogere maximumsnelheid op de A76 theoretisch een kortere reistijd. Er wordt op die manier een verkeerd beeld geschapen omdat de route over de A76 nu reeds bestaat. Tot slot de Intensiteitenkaart, afb 3.2 "deelrapport 4 A verkeerskundig onderzoek" blz 17. In tegenstelling tot de tekstuele toelichting geeft de kaart aan dat juist alle toevoerwegen naar de BPL een sterke verkeerstoename krijgen en een aantal wegen, die best meer verkeer kunnen hebben, juist minder voertuigen krijgen . Bijvoorbeeld de Randweg in Hoensbroek, de binnenring en de N 276. Zeer opvallend is dat 1/3 deel van de ring (N281) ook minder verkeer krijgt! Uitgerekend de wegen die nog niet zo lang geleden aangelegd of verbeterd zijn en geschikt zijn voor meer verkeer, krijgen minder verkeer. Op de intensiteitenkaart is ook nog de N258n opgenomen, die niet doorgaat. Kennelijk is deze weg wel bij de intensiteitberekening meegenomen. De kaart geeft dus ook een onjuist beeld.

Antwoord: In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□

De routekeuzes die ten grondslag liggen aan de reistijdberekeningen, worden door het verkeersmodel zelf bepaald, waarbij in de spitsperiodes rekening gehouden is met de capaciteiten op wegvakken en kruispunten. Daarom is zowel de ochtend- als avondspits capaciteitsafhankelijk toegedeeld met kruispuntweerstanden en niet alleen op basis van de kortste route in afstand. Dat kan ertoe leiden dat het verkeersmodel soms routes kiest, die op het eerste oog en gerelateerd aan de af te leggen afstand, niet logisch zijn. In die gevallen zijn de korste routes in afstand dus echter niet de snelste routes in tijd. Het is dus niet zo dat de routekeuze vooraf door ons is bepaald en handmatig in het verkeersmodel is ingevoerd.□□Uw constatering dat de toevoerwegen van/naar de Buitenring meer verkeer te verwerken krijgen is correct. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op de wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00863-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04439

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten

Zienswijze: 15. Het ontwerp-inpassingsplan is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering; restrictieve beleidskaders in deze ontbreken.□- De verantwoordelijkheid voor de planning kan niet, zoals nu in het Ontwerp-inpassingsplan ,□toegewezen worden aan derden (aannemers en onderaannemers). De Provincie Limburg is□verantwoordelijk voor het gehele project tot en met onderhoud en evaluatie.□- Dus dient er een voldoende onderbouwd plannings- en toezichtsregime geregeld te worden voor de 11 uitvoering, met één aanspreekpunt voor de hele coördinatie, afstemming en bijstelling van de planning en uitvoering bij te verwachten onzekerheden en calamiteiten.□- Gezien het belang van de opdrachtgevers en (onder)nemers (tijd en geld / tijd=geld), moet dit een onafhankelijk orgaan zijn met bevoegdheden. Dit orgaan zou tevens een rol toebedeeld moeten krijgen in het kader van gewenste c.q. vereiste functiescheidingen ten aanzien van het aanvragen en onderbouwen van vergunningen/ het vervolgens verlenen van ontheffingen/ het vervolgens stellen van voorwaarden voor de opdrachtgever en -nemer/ het vervolgens controleren van de uitvoering in het licht van de vergunningen/ het vervolgens uitvoeren van een interventie- en handhavingsbeleid.

Antwoord: Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Er kan derhalve uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. Wij zijn van mening dat het plan voldoende concreet is. Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. Met betrekking tot de aanbesteding en de uitvoering van de Buitenring merken wij op dat dit aspecten zijn die niet in een inpassingsplan behoeven te worden geregeld. De exacte civieltechnische uitwerking vindt in de regel plaats gedurende en na afloop van de inpassingsplanprocedure. Uiteraard dient bij deze uitwerking rekening te worden gehouden met de in het Inpassingsplan opgenomen kaders.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□□ □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00863-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in een MMA-mens en M M A-natuur heeft geen juridische grondslag In zijn algemeenheid heeft de indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in een MMA-mens en MMA-natuur geen juridische grondslag. De wet spreekt slechts van één MMA. De natuur is beschermd, krachtens artikel 2 van de Flora- en Faunawet, bakstenen niet; behoudens een rijksmonument. En behoudens archeologische vondsten. Artikel 2 stelt kortweg dat men bij een redelijk vermoeden het toebrengen van schade moet nalaten, danwel moet voorkomen of de schade moet beperken. Het begrip "danwel" is in deze cruciaal. De drie mogelijke handelingen zijn niet nevenschikkend. Er zit een hiërarchie in het wetsartikel. In het PIP heeft de Provincie bij het uitstippelen van een corridor onvoldoende gemotiveerd dat zij het maximale heeft gedaan om schade aan de natuur achterwege te laten. Integendeel, door het formuleren van een MMA-mens en MMA-natuur heeft de Provincie a priori het toebrengen van schade aan de natuur voorgesteld als een gelijkwaardige, en dus legitieme optie voor de keuzes van politici en het handelen van de overheid. De handelwijze om een onderzoek naarde milieugevolgen (MER-onderzoek) te verrichten NA het indelen van keuzemogelijkheden in een MMA-mens en MMAnatuur staat haaks op de wettelijke eis dat men schadelijk handelen al achterwege moet laten bij een redelijk vermoeden. Je hoeft een Natura 2000-gebied of een broedplaats van beschermde vleermuizen immers niet eerst minitieus te onderzoeken door ecologen om vast te stellen dat hier de natuur gevaar loopt door een vierstrooks snelweg. Het vermoeden dient terstond aanwezig te zijn zodra de ingenieurs naar de landkaart van Zuid-Ümburg kijken en enige kennis van zaken hebben, zoals de eerste, de beste lokale IVN die al kan aanleveren. Bij het presenteren van de plannen van de aansluiting op de A76 bij Nuth wordt alleen over één MMA gerept. Een inconsistent beleid derhalve. Met de indeling in `gelijkwaardige` alternatieven, MMA-mens en MMA-natuur, wordt bovendien voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van zaken die krachtens de wet bescherming genieten, te weten de natuur, rijksmonumenten en archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient in het begin van het afwegingsproces voorafgaand aan de corridorbepaling ertoe te leiden, dat de zones die een hoge mate van wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat worden ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking KUNNEN komen voor aanleg van de Buitenrïng. Lid l van artikel 2 van de Flora- en faunawet legt een zorgplicht op. Met het enkele feit dat men een spannend gemeenteraadsdebat heeft gevoerd, heeft men nog niet aangetoond aan zijn zorgplicht te hebben voldaan. "We hebben er goed naar gekeken en we hebben nu eenmaal gekozen". Hiermee kan men zich nog niet kwijten van zijn wettelijke verplichting. Men zal met iets beters moeten komen. Maar dit is allemaal irrelevant. De keuze had aan politici nooit voorgelegd mógen worden. In het provinciaal inpassingsplan worden zware mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij wettelijk beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is, dat wil zeggen: eerst uitputtend ter hand had moeten worden genomen. In het PIP bij de corridorbepaling is dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Hiermee wordt door de provincie Limburg de rechtszekerheid 10 aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden, rijksmonumenten en archeologie. Deze bezorgdheid over de rechtmatigheid van het PIP strekt zich ook uit over de plannen voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth, daar waar een turborotonde geprojecteerd wordt in het Beschermd Landschap Heuvelland (alle gebieden ten westen van de A76). Mag je zomaar een beschermd heuvelland ontsieren met een 6 meter hoge betonnen kolos? Gezien het feit dat de gemeente Heerlen alternatieven aandraagt, is de legitimiteit van de huidige plannen ook hier in het geding. De juridische grondslag voor alle gehanteerde alternatieven is onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd in het PIP. Daarmee rest de bestuursrechter geen andere mogelijkheid dan de plannen krachtens de wet te vernietigen, de hele Buitenring van turborotonde bij nuth/Schinnen, langs de beschermde Kathagerbeemden, door de natuur bij Vaesrade, door het rijksmonument `het beschermd Dorpsgezicht van Amstenrade`, door de beschermde Brunssummerheide, dwars door de natuur van het Vauputsdal in Kerkrade tot aan het verkeerspleïn van Avantis. De plannen deugen niet, en hebben nooit gedeugd. En dit is geen verrassing, want daar is van meet af aan op gewezen.

Antwoord:

Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu.

Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden
gemaakt.

Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00864-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers S.W.J., Caecilia-Gracht 16 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00864-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers S.W.J., Caecilia-Gracht 16 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00864-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers S.W.J., Caecilia-Gracht 16 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00864-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers S.W.J., Caecilia-Gracht 16 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00864-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers S.W.J., Caecilia-Gracht 16 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor ik onvoldoende inzage heb in de beoogde infrastructuur;
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om

het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Bereikbaarheid van de verschillende delen van Parkstad is een onderdeel van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de effecten van BPL op verkeersveiligheid, leefbaarheid, omgeving, milieu, economie en veel andere belangen. Afweging van de verschillende belangen heeft geleid tot het nu ter inzage liggende plan. De ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer zijn gereed. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp zal bij het besluit van Provinciale Staten wordenjgevoegd.De effecten op de aanwezige flora en fauna binnen het plangebied van de Buitenring worden zoveel mogelijk gemitigeerd en, voor zover nodig, gecompenseerd. Daarmee wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving.Waar negatieve effecten op treden zijn mitigerende en compenserende maatregelen voorzien die zijn uitgewerkt in het mitigatie en compensatieplan. In het mitigatieplan is rekening gehouden met bekende en veronderstelde migratieroutes van vleermuizen en andere diersoorten. Op plaatsen waar deze routes de BPL kruisen of waar belangrijke leefgebieden worden doorsneden, worden specifieke faunapassages voorgesteld. Met betrekking tot het aspect bereikbaarheid merken wij op dat in het verkeerskundig onderzoek is opgenomen hoe de ontsluiting van de Patersweg plaatsvindt. Dit gebeurt via de Allee en vervolgens door middel van een ovatonde. Voor fietsers is aangegeven dat een fietsbrug over de Buitenring zal worden gerealiseerd.Uit het voorgaande volgt dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid en dat de gevolgen die het plan voor belanghebbenden heeft voldoende duidelijk zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00866-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04453

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken;
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen Met betrekking tot de aanbesteding en de uitvoering van de Buitenring merken wij op dat dit aspecten zijn die niet in een bestemmingsplan behoeven te worden geregeld. De exacte uitwerking vindt in de regel plaats gedurende en na afloop van de inpassingsplanprocedure. Uiteraard dient bij deze uitwerking rekening te worden gehouden met de in het Inpassingsplan opgenomen kaders.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het venredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur omdat ik als bewoner aan de Patersweg onevenredig wordt geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemene belang;
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Gezien de ruime afstand van de woning van reclamant tot het tracé van de Buitenring zijn wij van mening dat hij door de voorgenomen ontwikkeling niet onevenredig in zijn belangen wordt geschaad.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Met de plannen is niet voldaan aan de zorgplicht voor het "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Uw College heeft het dwingende belang van de aanleg van de Buitenring op geen enkele wijze aangetoond.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Met de keuze voor een verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik neem aan dat uw College mij er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat ik dan opnieuw in de gelegenheid word gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In deze zienswijze heb ik gemotiveerd aangegeven waarom ik nog steeds van mening zijn dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid);□□De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als lasten zijn meegenomen. Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst;□□Uw College is er op geen enkele wijze in gestaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemene belang van de aanleg van de BPL aangetoond;□Ik hoop mijn zienswijze op het voorliggende Provinciaal Inpassingplan (PIP) te hebben□gegeven. Ik ga er van uit dat:□• Uw College alsnog afziet van de plannen voor de aanleg van de Burtenring in deze vorm□omdat:□o de vooraf gestelde doelen niet worden gehaald;□o de investering in de aanleg van de Buitenring geen "maatschappelijke winst"□oplevert, maar eerder een "maatschappelijk verlies";□Uw College alsnog onderzoekt of, en zo ja hoe de gestelde doelen op andere wijze□kunnen worden gerealiseerd/bereikt;
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04551**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de heer C. Claesen, projectleider Buitenring, is in een commissievergadering van de gemeente Schinnen toegezegd om aanvullende en correcte gegevens aan te leveren, onder andere betreffende het toekomstige gebruik van de buitenring ter plaatse van kruispunt Amstenrade/Patersweg. Tot op heden is dat niet gebeurd. Grote onduidelijkheid is of er sprake zal zijn van een afname of een toename van het aantal voertuigen dat via de Patersweg zal afrijden naar andere delen van Hoensbroek.□Kortom: grote ongewisheid wat de komst van de buitenring voor de bewoners van de Patersweg zal gaan betekenen en wederom een voorbeeld van het niet nakomen van afspraken en het serieus nemen van bewoners.
Antwoord:	De toegezegde informatie is in het door de griffie van de gemeente Schinnen opgestelde verslag, opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Buitenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: 1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met de Allee op "maai veld hoogte" komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De enige reden waarom uw College dit niet wenst te doen is omdat de gemeente Schinnen heeft aangegeven niet in de meerkosten hiervan te willen participeren, aldus projectsecretaris Charles Claessen tijdens de voorlichtingsavond van uw ambtenaren aan de raadsleden van de gemeente Schinnen (17 mei 2010); 2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.
Antwoord:	Antwoord: 1. De Buitenring wordt ter hoogte van de Allee niet verlaagd gelet op de hogere kosten. Het extra verlagen van de Buitenring ter hoogte van de Allee leidt er toe dat er nog meer grond vrijkomt en meer ruimte noodzakelijk is voor de diepere ligging. Tevens komt de Buitenring ter hoogte van de Hommerterweg op circa 9 meter diepte te liggen. Dit leidt tot extra kosten voor het te realiseren kunstwerk. Op basis van zienswijzen is reeds in de de tracenota/MER van 27 mei 2008 een extra variant onderzocht waarbij de Buitenring onder de Hommerterweg, de Akerstraat-Noord/Allee en de Brunssummerweg wordt aangelegd. Oorspronkelijk lag de Buitenring namelijk op 6 meter boven maaiveld ter hoogte van het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Bestuurlijk is echter gepleit voor een verdiepte ligging ondanks de hogere kosten door het vrijkomen van grond. De keuze voor een dieper ligging leidt nog eens tot een verhoging van deze kosten. Zowel de Provincie als Parkstad hebben aangegeven deze extra kosten niet te dragen. Indien de gemeente Schinnen van mening is dat de Buitenring aslnog verdiept te worden tot 6 meter dienen zij deze kosten te dragen. 2. De aansluiting ter hoogte van Schinnen heeft een belangrijke functie binnen het Regionaal verkeers- en Vervoersplan van Parkstad Limburg. Deze aansluting vomrt een belangrijke verbinding tussen het centrum van Heerlen en de Buitenring. Tevens maakt veel herkomst- en bestemmingsverkeer uit de gemeente Schinnen gebruik van de aansluiting om in de richting van de A76 dan wel Brunssum te rijden. Het laten vervallen van de aansluiting heeft negatieve effecten op de verkeerstromen en de leefbaarheid binnen de woonkernen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00866-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04712**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik ga er van uit dat:• Uw College alsnog afziet van de plannen voor de aanleg van de Burtenring in deze vorm omdat:het onredelijk is van ons als belanghebbenden te vragen onze eigen belangen opzij te zetten voor een niet aangetoond maatschappelijk belang (evenredigheidsbeginsel AWB).
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg." Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Uit het voorgaande volgt dat met de Buitenring een provinciaal belang gediend is en dat de doelen die de provincie met de Buitenring voor ogen staan, door realisatie hiervan worden bereikt. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Hierboven is al uiteengezet dat de besluitvorming over de Buitenring zorgvuldig heeft plaatsgevonden en dat niet is gehandeld in strijd met het evenredigheidsbeginsel.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00866-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04713

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brussaard-Beckers A.W.J.M., Patersweg 19 6431GC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Reclamant gaat er van uit dat:□• Uw College een alternatieve oplossing zoekt voor de verkeersknelpunten in deze regio□(o.a. de op- en afritten bij de A76 te Nuth) met als basis het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00867-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 04404

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). □□Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **00867-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04407**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straal via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00867-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04421**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00867-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04425**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat terplaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00867-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04426**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Huisman A.J., Klingbemden 7 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00868-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ascheberg T., Birgitta-Gracht 13 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00868-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ascheberg T., Birgitta-Gracht 13 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00868-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ascheberg T., Birgitta-Gracht 13 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00868-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ascheberg T., Birgitta-Gracht 13 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00868-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ascheberg T., Birgitta-Gracht 13 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00870-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller B., Louis Baiselstrasse 25 52076 te Aachen Müller M.J., Louis Baiselstrasse 25 52076 te Aachen Müller-Lenz E., Louis Baiselstrasse 25 52076 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im inmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00871-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bothmer C., Tulpenstraat 55 6466XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00871-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bothmer C., Tulpenstraat 55 6466XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00871-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bothmer C., Tulpenstraat 55 6466XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00871-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bothmer C., Tulpenstraat 55 6466XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00871-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bothmer C., Tulpenstraat 55 6466XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00873-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuklinski R.J.M., Constantijn-Eik 19c 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00873-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuklinski R.J.M., Constantijn-Eik 19c 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf ai in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00873-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuklinski R.J.M., Constantijn-Eik 19c 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00873-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuklinski R.J.M., Constantijn-Eik 19c 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00873-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuklinski R.J.M., Constantijn-Eik 19c 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00874-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albert K., Merkelbeekerstraat 57 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00874-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albert K., Merkelbeekerstraat 57 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de builenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op on/e leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbcmdcn is ecu kindvricndelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelhcidsbcgrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00874-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albert K., Merkelbeekerstraat 57 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00874-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albert K., Merkelbeekerstraat 57 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dal de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Mcrkelbeckerstraal aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in hel landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat ter plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbeekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00874-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04471**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albert K., Merkelbeekerstraat 57 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk /ou blijken, is mijn mening, dal de voorgenomen brug vanuil de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tol en mei 157 over de buitenring slechts een bnig mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige ovcrkruising van de N276 als per erbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk hel Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenradc en Merkclbeek mei allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties /oals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande vcrkecrsbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbeekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00875-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **04463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	rademakers L., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De voorgestelde oplossing voor de aansluiting Nuth is rampzalig.□Bij het vaststellen van de uitgangspunten zijn er twee kardinale fouten gemaakt, die later moeilijk hersteld kunnen worden. Ten eerste is de BPL als ringweg bedoeld maar door de extra lange lus met turboplein en VRI is de ring niet als zodanig te gebruiken. De gevormde omwegen en belemmeringen zorgen ervoor dat deze lus in veel gevallen een flink tijdverlies geeft en dus gemeden gaat worden.□Ten tweede is de A76 een internationale route met o.a. veel verkeer tussen Antwerpen en□Duitsland. Menging met het stadsverkeer moet ten alle tijden voorkomen worden. Zeker omdat er een overlap is van maar ca 3,2 km en ca 4/5 van het BPL- verkeer richting Zuid afslaat naar de N281.□Kortom het merendeel van het BPL verkeer heeft niets op de A76 te zoeken maar zorgt door in- en uitvoegen op ca 3km voor veel onrust en dus onveiligheid . Hier staan regelmatig files. Het verkeer op de A76 zal de komende jaren nog verder toenemen . Alleen een volledige scheiding van de twee□wegen kan dit probleem oplossen.□Bijvoorbeeld door het verschuiven van de A76 kan de BPL er naast gelegd worden. Tevens kunnen dan de te scherpe bochten in de A76 afgevlakt worden.□In het deelrapport tracénota MER aansluiting Nuth blz 39 staat dat de verkeersrelatie tussen de A76 noord en de BPL het sterkste is. Navraag leerde dat dit uit het verkeersmodel voortkwam, waarin onvoldoende rekening is gehouden met de nieuwe situatie te Brunssum waar de N274 steeds meer het verkeer uit het noorden opneemt. Ook is er geen rekening gehouden met de vertraging van het turboplein in Nuth met VRI. En de route naar de toeristische attracties (Gaiapark, Mondo Verde en Snowworld) is in het model geteld over de oostelijke kant van de BPL, terwijl de route over de westelijke kant gemiddeld 26% korter is. Neem daarnaast het verkeer uit Schinnen en Oirsbeek dat via de BPL Nuth een omweg zou maken van ca 2,3 km richting Geleen en ca 2,6 km richting Heerlen.□Dit verkeer zal dus geen gebruik maken van de BPL.□De lus bij Nuth is zodanig ontworpen dat het verkeer in alle richtingen zwaar ontmoedigd wordt om de BPL te nemen, waardoor allerlei kleine wegen overbelast worden met alle gevolgen (veiligheid) van dien.□Een aantal voorbeelden:□Verkeer uit Nuth naar Heerlen moet via de BPL vier verkeerspleinen passeren, waarvan één met VRI en ca 3,1 km omrijden. Dan te bedenken dat de huidige route naar de woonboulevard ca 4,0 km is.□Vanuit Hoensbroek (Patersweg) naar Nuth wordt de afstand via de BPL ca 2,8 km langer, dat is een verdubbeling van de afstand. Het verkeer richting Heerlen zal dus beslist niet meer via Nuth rijden.□Maar ook de route naar Valkenburg en Maastricht wordt door de BPL vanuit Hoensbroek (ook□Brunssum) ca 2,8 km langer en daar komen de 4 verkeerspleinen nog bij! Zijn al die extra kilometers ook in het MKBA opgenomen? Vanuit Hoensbroek naar de MAKRO wordt ca 1,5 km langer met de BPL. Ondanks de hogere snelheid op de BPL geeft dit toch een reistijdverlies.□2.Conclusies:□De A76 en de BPL moeten gescheiden worden.□De BPL moet een ring worden en dus ook als ring uitgevoerd worden (zonder lus).□Omwegen moeten voorkomen worden om de BPL aantrekkelijk te maken.
Antwoord:	De positionering van de aansluiting Nuth op de A76 ten noorden van de Horsel is het gevolg van een integrale afweging, waarbij verschillende uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit verschillende thema`s (o.a. verkeer, Natura2000/EHS, rijksmonumenten, ligging woningen en bedrijventerreinen, eigendomsposities, ontwerprichtlijnen) zijn meegenomen. Door deze positionering van de aansluiting ontstaat voor sommige lokale verkeersrelaties een omrijbeweging. Echter voor het meerendeel van de verkeersrelaties dat gebruik maakt van de aansluiting en de nabijgelegen infrastructuur (o.a. A76, A2 en Buitenring), is sprake van een efficiente oplossing. Dit komt ook doordat het een filevrije oplossing is, waardoor het verkeer zich snel kan bewegen van herkomst naar bestemming. Dit leidt over het algemeen naar kortere ritten. Dit vertaalt zich ook in onder andere door het hoge gebruik van de aansluiting en de hoge verkeersintensiteiten op de Buitenring nabij de aansluiting Nuth. Daarmee is dus sprake van een adequate oplossing.□Aanpassingen van de A76, zoals bijvoorbeeld een verlegging, is thans niet aan de orde. Door het vervangen van de huidige drie aansluitpunten (Schinnen, Nuth/De Horsel en Nuth/Stationsplein), gelegen op korte afstand van elkaar, tot één centrale aansluiting tussen Schinnen en Nuth in, in combinatie met de Buitenring Parkstad Limburg, zorgt ervoor dat minder regionaal verkeer gebruik van de A76 voor de korte afstandsverplaatsingen, hetgeen ten goede komt aan de doorstroming en verkeersveiligheid op de A76.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De planning is niet rond en nog niet alle gevolgen zijn onderzocht.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De enorme overschrijding van de kosten waardoor de zogenaamd 10% winst nooit kan worden bereikt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De ook slechts zeer geringe tijdswinst en de verslechterde bereikbaarheid voor bedrijven□die geen op- of afrit voor hun deur krijgen.
Antwoord:	Er zijn inderdaad vervoerrelaties waarop de reistijden gaan toenemen, maar per saldo zullen de reistijden door de Buitenring verkort worden. De uitgevoerde verkeersstudies en het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA laten dit ook zien.□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het feit dat het noodzakelijk was de Buitenring in de Crisis- en Herstelwet te noemen om zodanig de bezwaren zoveel mogelijk in de kiem te smoren.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. De plaatsing van de Buitenring op Bijlage II bij de Crisis- en Herstelwet is niet vatbaar voor bezwaar of beroep. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De enorme schade aan natuurgebied in de hele Parkstad. De gevolgen voor de natuurgebieden daarbuiten, zelfs over de grens met Duitsland, de grondwaterstand en ga zo maar door.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De geluidsoverlast voor enorm veel bewoners van Parkstad.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De CO2-overlast en de fijnstofvermeerdering voor alle bewoners van Parkstad. Terwijl gemeenten hun uiterste best doen om die overlast te verminderen en de uitstoot tegen te gaan, gaat de Provincie er gewoon overheen. Kyoto, weet u wel?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Nergens in het rapport staat een berekening van het cumulatieve effect van Buitenring plus Awacs.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De vage afspraak dat de Provincie hele gebieden langs de Buitenring gaat overnemen□van de gemeenten en die gebieden gaat `ontwikkelen` zonder inspraak van die gemeenten zal resulteren in nog meer bedrijven en dus nog meer vervuiling en overlast voor de bewoners langs die Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij realisatie van de Buitenring is en zal de geldende wet- en regelgeving in acht genomen worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gemeenten zijn gebonden aan een convenant van vele Colleges geleden en met de voorspiegeling van een totaal ander plaatje. Zeker ook met een totaal ander (veel lager) kostenplaatje. Nu zijn de tijden echter anders en het zou Gedeputeerde Driessen sieren wanneer hij de crisis niet zou gebruiken om zijn zin door te drukken, maar bestuurderskwaliteit zou tonen en af te zien van dit project, waardoor de gemeenten een beetje lucht krijgen en het geld aan hun inwoners kunnen besteden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Uit het voorgaande blijkt het nut en de noodzaak van de Buitenring. Er bestaat dan ook geen aanleiding de afgesloten convenanten te wijzigen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het geld dat de Provincie in de Buitenring wil steken is beter besteed in het Openbaar Vervoer. Wanneer men bedenkt dat de stations van Hoensbroek en Landgraaf niet per bus bereikbaar zijn, en wanneer men bedenkt dat in iedere stad met de afmetingen van Parkstad er een metro of tram is, dan ziet men dat er veel verbetering mogelijk is op het gebied van het OV. Autorijden zal ontmoedigd moeten worden, zeker als je bekijkt hoeveel oorlogen er worden gevochten vanwege olie. Overgaan op electrische auto`s is een leuke gedachte, maar in de nabije toekomst niet realistisch. Autogebruik ontmoedigen doet een overheid niet door nog meer snelwegen aan te leggen.
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De zeer recentelijke aanpassing van de geluidsnormen. Wanneer die aanpassing niet had plaatsgevonden was de Buitenring helemaal niet mogelijk geweest. Mensen moeten dus nu leven met een geluidsnorm die 2 jaar geleden nog als enorm overschreden gold en die ook nu, volgens de berekening die altijd afwijkt van de werkelijkheid, slechts l Dba onder de maximaal toegestane Dba blijft. Die zal dus overschreden worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het feit dat bewoners in Kerkrade een gedeelte van hun tuin moesten afgeven en dus effectief een 4-baans weg met middenberm en 2 ventwegen op net 3 meter van hun huis gaan krijgen, zonder dat hen dat duidelijk is gezegd. Op de bijeenkomst in het Rodastadion was daar nog geen duidelijkheid over.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De enorme rotonden en op- en afritten die gepland zijn tot hoogten van wel 9 meter zullen tot in de zeer verre omtrek het mooie, glooiende Zuid Limburgse landschap geweld aandoen. Met name de Turborotonde bij Nuth zal een gedrocht worden dat zijn weerga niet kent.
Antwoord:	Bij het ontwerp van de Buitenring en de aansluitingen is zoveel mogelijk rekening gehouden met het natuurlijk relief van het Limburgse landschap. Minimale boogstralen en maximale stijgingspercentages vormen hierbij een beperkende randvoorwaarde. Met het oog op de verkeersveiligheid is echter gekozen voor de toepassing van ongelijkvloerse aansluitingen. Hierdoor is bij de aansluitingen sprake van een hoogteverschil tussen de Buitenring en de aansluitende wegen van circa 6 meter. In een situatie waarin de Buitenring verhoogd moet liggen kan het hoogteverschil met het omliggende relief oplopen tot circa 9 meter. Door de toepassing van glooiende taluds zijn deze hoogteverschillen zo goed mogelijk in het bestaande relief ingepast. Voor de turborotonde bij Nuth geldt dat gekozen is voor een oplossing met een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag waarmee het te verwachten verkeersaanbod op een verkeersveilige wijze kan worden verwerkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Buitenring gaat niet alle knelpunten oplossen. Het zou verstandiger zijn af te zien van het hele project, een ring te maken van bestaande wegen, zo min mogelijk door natuurgebieden, met een maximumsnelheid van 80 km/uur en dan de knelpunten individueel op te lossen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00877-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	"De buitenring is een belangrijk middel om de regio een nieuw elan te geven, economisch en toeristische mogelijkheden te vergroten, de werkgelegenheid te beïnvloeden, de leefbaarheid te verbeteren en daarmee de gevolgen van de krimp te mitigeren.". Welvaart heeft niet alleen met geld te maken, het gaat ook om de leefomgeving van mensen. Het toerisme in Zuid Limburg zal er echt niet op vooruit gaan door een gigantische snelweg met 2 snelwegen dwars door de natuur (waar mensen voor komen) te leggen. De werkgelegenheid is in Zuid Limburg minder gestegen dan in de rest van het land stond gisteren in het Limburgs Dagblad. Bovendien wilt u het alleen beïnvloeden en niet meer werkgelegenheid scheppen. Dat kunt u door mee te werken aan de ontwikkeling van Avantis etc. De leefbaarheid zal niet verbeteren als de CO2-uitstoot en het fijnstof toeneemt en dan de geluidsoverlast nog bovenop de Awacs. De gevolgen van de krimp verzachten kun je niet met het aanleggen van een snelweg, dat kun je alleen door mensen aan te moedigen zich hier te vestigen. En dat doe je niet door het laatste beetje natuur te vernietigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren

naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00877-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04630

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koopman I., Guido Gezellestraat 37 6416SW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zaten er maar Korenwolven in het gebied waar de Buitenring moet komen, die zijn blijkbaar beter beschermd dan de Zuid Limburgers.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00878-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Verkeer
Zienswijze:	De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdragen aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	Aansluiting Hoogstraat In het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé is de keuze gemaakt om de aansluiting Hoogstraat te laten vervallen. Op verzoek van de gemeente Landgraaf is in het Inpassingsplan echter alsnog een volwaardige aansluiting opgenomen. Deze aansluiting verbeterd de ontsluiting van de woonkernen in Landgraaf via de BPL. Om het ruimtebeslag op woningen en bedrijfspanden zoveel mogelijk te voorkomen is ook het onderliggend wegennet ter plaatse van de aansluiting aangepast. Desondanks erkennen wij dat de aansluiting effecten blijft hebben voor direct omwonenden van deze aansluiting. 2x2 versus 2x1 rijstroken In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Knip Europaweg Er wordt geen knip gerealiseerd in de Europaweg Noord. Waarschijnlijk doelt de reclamant op de knip in de Rimburgerweg. Het besluit om een knip aan te brengen in de Rimburgerweg wordt niet herzien. Op verzoek van de gemeente Brunssum wordt slechts voor bestemmings- en calamiteitenverkeer een tunnel onder de Buitenring gemaakt om het aanwezige golfterrein vanuit Brunssum bereikbaar te houden. Deze tunnel is niet geschikt voor het verwerken van grote doorgaande verkeersstromen. Vanaf Landgraaf is er via de aansluiting Reeweg, de Buitenring en de aansluiting Kranenpool een sneller alternatief voor de route Europaweg-Noord - Rimburgerweg. Afweging belangen Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de

aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Gedeputeerde staten heffen het recht (een bedrag voor het in behandeling nemen van het verzoek) zoals genoemd in artikel 6.4, derde lid, Wro. Het recht bedraagt € 300,-. Niet tijdig betalen van het recht leidt tot een niet-ontvankelijke aanvraag. De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00879-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04484

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Sloun M.M.J., Merkelbeekerstraat 58 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). □□Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00879-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Sloun M.M.J., Merkelbeekerstraat 58 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze per per ijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendclijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent ccn snelheidsbcgrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00879-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Sloun M.M.J., Merkelbeekerstraat 58 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00879-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Sloun M.M.J., Merkelbeekerstraat 58 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkclbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, /odat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat ter plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00879-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Sloun M.M.J., Merkelbeekerstraat 58 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproutc via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Scliinveld. Bingelradc. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbeekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00880-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mohler E., Martinusstrasse 14 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert werden wird. Ich fordere Sie daher höflich auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoals aangegeven i$ cliënts bedrijf gelegen op korte afstand van de N299. Deze weg zal worden geïntegreerd in de nieuwe Buitenring, althans voorzover de plannen nu bekend zijn. Dit betekent dat de A/299 zal moeten worden verbreed, en dit zal de nodige werkzaamheden met zich meebrengen: niet alleen aan het bestaande weglichaam maar ook aan het viaduct dat de onderdoorgang vormt tussen de Haanweg en de bebouwde kom van Landgraaf. Wanneer de/e werkzaamheden zullen worden uitgevoerd zal naar cliënt vreest zijn bedrijf vanuit Landgraaf niet of nauwelijks meer bereikbaar zijn. Vooral voorde omzet van de boerderijwinkel kan dit desastreus zijn, en hiertegen wil cliënt zich nadrukkelijk verzetten. De hieruit voor zijn bedrijf voortvloeiende schade zal aanzienlijk zijn, en hij wil hiervoor bij voorbaat de provincie c.q. de overheid aansprakelijk stellen. In ieder geval zal - mochten de plannen doorgaan - moeten worden overlegd hoe de schade voor het bedrijf kan worden voorkomen tijdens de werkzaamheden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	Hetzelfde geldt wanneer de nieuwe weg, de Buitenring, eenmaal zal zijn gerealiseerd en in gebruik zal zijn. Cliënt vreest dat het gebruik zo intensief zal zijn dat het woon- en leefmilieu ter plaatse aanzienlijk zal verslechteren. Niet alleen door het mogelijk treffen van diverse maatregelen als geluidsschermen etc, maar ook vanwege het intensieve gebruik dat van de weg zal worden gemaakt door een beduidend groter aantal voertuigen dan nu nog het geval zal zijn. Het kan niet anders dan dat dit een grote negatieve impact op de leefomgeving zal hebben. Ook hiertegen maakt cliënt bij deze ernstig bezwaar.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het laatste sluit aan bij cliënts vrees dat de gehele aanleg van de Buitenring op het leefmilieu van grote nadelige invloed is. Niet alleen zal dit dan gelden voorde ter plaatse woonachtige bevolking, maar ook voor de agrariërs die in de nabijheid van de Buitenring werkzaam zijn. In zoverre onderschrijft cliënt volledig de inspraakreactie van de LL TB die bij u zal worden ingediend, en welke hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als eerste is de wijze waarop de nu ter inzage liggende plannen via internet zijn gepubliceerd "bedroevend slecht": het is welhaast onmogelijk voor iemand die niet bedreven is met een computer te werken om te achterhalen in hoeverre hij door de plannen van de Buitenring in zijn belangen kan worden geschaad. Ook het downloaden van gegevens ten aanzien van concrete locaties is bijzonder moeilijk en welhaast niet te doen. In zoverre vraagt cliënt zich af of hier aan de minimale publicatieplicht is/wordt voldaan.
Antwoord:	Wij wijzen er op dat de betreffende stukken niet alleen digitaal beschikbaar zijn gesteld, maar ook van 17 juni tot en met 28 juli 2010 op meerdere locaties ter inzage hebben gelegen. Wij hebben ter zake aan de wettelijke verplichtingen voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt herhaalt hier zijn vrees dat na de realisering van de Buitenring zijn bedrijf beduidend slechter bereikbaar zal zijn dan nu het geval is. En een slechte bereikbaarheid betekent in dit geval welhaast automatisch een slechte omzet van de boerderijwinkel: omdat de Buitenring is gepland tussen enerzijds de bebouwde kom van Nieuwenhagen en anderzijds het bedrijf van cliënt, zal er minder klandizie zijn omdat de aanwezigheid van de bredere Buitenring mensen zal afschrikken om naar het bedrijf van cliënt te gaan. Een wellicht puur psychologisch effect, maar hier zal cliënt wel veel last en veel minder omzet door krijgen. En wanneer het gaat om het voortbestaan van zijn boerderijwinkel - een essentieel onderdeel van het bedrijf- moet hij zich hiertegen wel nadrukkelijk verzetten.
Antwoord:	De feitelijke bereikbaarheid van de boerderijwinkel blijft ongewijzigd, aangezien de wegenstructuur van het onderliggend wegennet in de omgeving niet wijzigt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoals ook in de inspraakreactie is verwoord wordt ook hier herhaald dat de leefbaarheid van de directe omgeving van cliënts woning en bedrijf er sterk op achteruit zal gaan: de verwachte grote toename van de verkeersdruk zal meer geluidsoverlast en stank tot gevolg hebben, nog los van de verwachte grote waardedaling van cliënts opstallen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00881-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz L.H.M.P., Haanweg 15 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mocht het zover komen dat de weg toch wordt aangelegd, dan wenst cliënt dat zijn bedrijf toch bereikbaar blijft voor de klanten vanuit met name Nieuwenhagen, omdat hij anders met een groot omzetverlies zal worden geconfronteerd.
Antwoord:	De feitelijke bereikbaarheid van de boerderijwinkel blijft ongewijzigd, aangezien de wegenstructuur van het onderliggend wegennet in de omgeving niet wijzigt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als gevolg van de op- en afritten bij de voorgestelde planopzet van de buitenring, resteert slechts een klein deel van de Allee en daarmee gaat de samenhang met het kasteel in het Beschermd Dorpsgezicht verloren. Herstel van de oude toestand van het wegtracé met bijbehorende bomenrij is dan misschien nog de enige optie. Echter de hiervoor benodigde gelden zouden op het project Buitenring moeten drukken en niet zoals gesuggereerd wordt, voor rekening van de gemeente c.q. inwoners van de gemeente Schinnen komen.
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De oprit in het wegdek van de Allee naar de brug over de autoweg moet een hoogte van 2 meter overbruggen. Dit houdt in, dat bij een minimale helling de oploop begint op het grondgebied van de gemeente Schinnen, dus ongeveer halverwege de Oudestraat. Hierdoor verdwijnt de eerste boerderij van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade gedeeltelijk onder de ophoging en tevens verdwijnt de inrit Oudestraat. De bomenlaan wordt hierdoor eveneens verstoord c,q. komt van hieraf te vervallen.
Antwoord:	De intentie zal zijn om de eerste boerderij te sparen door de toepassing van een vertikale grondkering, Dit wordt in de nadere detaillering verder uitgewerkt. In het ontwerp van de Buitenring is er voor de percelen rondom de Oudestraat aandacht besteed aan de ontsluiting ervan in de nieuwe situatie. De ontsluiting is geregeld via de noordzijde van de Oudestraat. De zuidzijde ervan zal inderdaad worden afgesloten. De bomenrij langs de Oudestraat zal inderdaad deels worden aangetast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Amstenrade is een hechte kem met een bloeiend verenigingsleven. Voornamelijk de schutterij en de Harmonie doen er alles aan oude gebruiken in eer te houden. Het merendeel van de verenigingsactiviteiten vindt plaats rond het kasteel midden in het Beschermd Dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring, zeker met de nu geplande op- en afritten bij de Allee, zal de verkeersintensiteit rond het kasteel en de Hoofdstraat verdubbelen. Nu is het nog zo dat bij verenigingsactiviteiten de Hoofdstraat en de straten rond het kasteel tijdelijk afgesloten kunnen worden om een optocht en/of een feest ook echt een feest van het hele dorp te laten zijn. Door de verdubbeling van de verkeersintensiteit zal het afsluiten van wegen in de toekomst meer dan waarschijnlijk niet meer mogelijk zijn. Daarmee dreigt eveneens een stuk van de leefbaarheid en ons cultuurgoed te verdwijnen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De tijdelijke afsluiting van wegen dient te worden aangevraagd bij de wegbeheerder. Dat is in dit geval de gemeente Schinnen. Die zal in de toekomst moeten beoordelen of een tijdelijke afsluiting al dan niet mogelijk is. De provincie Limburg is hierin geen gezaghebbende partij. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De in het Provinciaal Inpassing Plan gekozen oplossing voorde schoolgaande jeugd lijkt ons onveilig en niet logisch.
Antwoord:	In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenringaansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede. Uw opmerking dat deze fietsroute niet logisch is, kunnen wij niet helemaal plaatsen. Indien u bedoelt dat deze fietsroute onlogisch is omdat fietsers een omrijbeweging moeten maken om dit viaduct te kunnen bereiken, kunnen wij u mededelen dat dit het gevolg is van het hoogteverschil dat overwonnen moet worden in relatie tot het maximaal toe te passen hellingspercentage voor fietsers. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ook wij zijn van mening dat de noodzaak voor de aanleg van de Buitenring niet is aangetoond. Bovendien de aanleg van de Buitenring voor ons als bewoners van dit gebied, vooral het Beschermd Dorpsgezicht en de woonkern Amstenrade, enkel nadelen biedt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur. Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze

gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.

Overigens zijn de ontwerpen van op- en afritten, rotondes en langzaam verkeer gereed. Het ontwerp wordt hooguit op ondergeschikte onderdelen aangepast. De aangepaste versie van het ontwerp zal bij het besluit van provinciale staten worden gevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel omdat wij als bewoners van het Beschermd Dorpsgezicht onevenredig worden geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemene belang.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de

voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Gezien de afstand tussen de woning van reclamant en de dichtsbijzijnde in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen bestemming ‘Verkeer’ van ruim 120 meter en gezien de verdiepte aanleg van de Buitenring delen wij niet de mening van reclamant dat zijn belangen onevenredig worden geschaad. De in de nabijheid van de woning van reclamant gelegen gronden hebben de bestemming ‘Agrarisch met waarden’. Op basis van de planregels kunnen ter plaatse geen gebouwen worden opgerichten, voorts zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Bij de vaststelling van het Inpassingsplan zullen overigens passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□□Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Er is niet voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het bij strenge wetgeving beschermde rijksmonument"Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Uw College heeft het dwingende belang van de aanleg van de Buitenring op geen enkele wijze aangetoond;
Antwoord:	Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht.□De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen.□□□□

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij nog steeds van mening dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid). De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als (asten zijn meegenomen, Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemene belang van de aanleg van de BPL aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het is daarom onredelijk van ons als bewoners v.h. Beschermd DorpsgezichtAmstenrade te verlangen dat wij het belang van dit gebied en bewoners daarvoor opzij zetten.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04526**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Burtenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.
Antwoord:	De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00882-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hinoul P., Aan de Kerk 1a 6436CT te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als de provincie conform mijn voorstel de op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel zou laten vervallen, dan zijn de voordelen als volgt: Er wordt tegemoet gekomen aan de wens van het gemeentebestuur van Schinnen en de inwoners van Amstenrade de "verkeersafwikkeling" rond Amstenrade zoveel als mogelijk af te wikkelen via bestaande provinciale wegen (o.a. N276);Het viaduct van de Allee over de Buitenring kan zeer "compact" worden aangelegd, met naast beide rijbanen een fietspad. De veiligheid voor alle fietsers, inclusief onze schoolgaande jeugd, is daarmee optimaal gewaarborgd; De Allee hoeft niet te worden opgehoogd en niet te worden verbreed tot twee x twee rijstroken; De bomenrij, onlosmakelijk deel uitmakend van het Beschermd Dorpsgezicht, kan bij deze oplossing volledig worden gehandhaafd; Het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade wordt qua aanzicht, uitzicht en authenticiteit minimaal aangetast; Het "uitvlieg- en foeragegebied" van de (beschermde)dieren van het kasteelpark wordt minder aangetast; Het verkeer in deze nieuwe situatie neemt nauwelijks toe ten opzichte van het verkeer in de huidige situatie. Dit heeft een minder nadelig effect op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit voor de bewoners van de wijk Achter den Hof (Amstenrade), de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof (Hoensbroek) en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade;. Voor de Hoofdstraat te Amstenrade betekent dit "pure winst", aangezien de verkeerssituatie in deze straat nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie; Met de niet geringe "besparingen op kosten" wegens het aanleggen van een compacter, eenvoudiger viaduct over de BPL, het niet hoeven aanleggen van een aparte viaduct voor fietsers, het niet hoeven aanleggen van een "ova-tonde" en het niet hoeven op te hogen en verbreden van de Allee, komen voldoende financiële middelen ter beschikking om de verdiepte aanleg van 6 meter bij de Allee te financieren.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklarenDe aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00883-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Poetgens U., Wiesenweg 33 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00884-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palm D., Wiesenweg 46 52072 te Aachen Palm P., Wiesenweg 46 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buttenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er aucn ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00885-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Deursen E., Merkelbeekerstraat 62 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00885-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Deursen E., Merkelbeekerstraat 62 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de per wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvricndelijke, verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00885-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Deursen E., Merkelbeekerstraat 62 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00885-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Deursen E., Merkelbeekerstraat 62 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00885-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04536**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Deursen E., Merkelbeekerstraat 62 6441KM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeck met allerlei onaanvaardbare consequenties.Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen.toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbeekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00886-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans J.H.A., Klingbemden 185 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00886-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans J.H.A., Klingbemden 185 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvricndelijke, verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00886-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans J.H.A., Klingbemden 185 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00886-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans J.H.A., Klingbemden 185 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbcschcrming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in hel landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbeekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00886-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans J.H.A., Klingbemden 185 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar mc(de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.□In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbeekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00887-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engelen T., Klingbemden 116 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00887-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engelen T., Klingbemden 116 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de builenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijksiraat Klingbemdcn middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze u ijk en een onevenredig grote aanslag betekent op on/e leefomgeving.□Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke. verkeersarme wijk met□wegversmallingen en kent een snelhcidsbegren/ing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00887-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engelen T., Klingbemden 116 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de A W AC S-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00887-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engelen T., Klingbemden 116 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00887-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engelen T., Klingbemden 116 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 lot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zija bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar mei de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dal er een sluiproutc via onze woonwijk ontstaal voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de ge/innen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	In aanvulling daarop geldt dat indien de verlegde Merkelbeekerstraat slechts voor fietsers en gemotoriseerd verkeer bestemd wordt, de verkeersbewegingen van noord naar zuid worden verstoord waardoor andere wegen overbelast worden.\ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00890-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04567

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	U hebt als College vanaf 17 juni het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u bewust heeft gedaan vanwege de vakantieperiode. Dit getuigt niet van behoorlijk bestuur.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. De terinzagelegging van de stukken heeft op een zorgvuldige wijze plaatsgevonden en getuigt niet van onbehoorlijk bestuur.□□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00890-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04568

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de□weg en het mogelijke tracé niet opgenomen.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1999 is het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Door geen rekening te houden met het beschermd dorpsgezicht van Amstenrade is het rechtszekerheidsbeginsel en vertrouwensbeginsel geschonden.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. De Mercommissie geeft echter in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2009 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Het rapport van Ecorys en de toelichting op het plan bieden de onderbouwing van nut en noodzaak. De Provincie heeft dit rapport laten opstellen om naar de huidige stand van zaken nut en noodzaak/doelbereik aan te tonen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie handelt voorts onzorgvuldig doordat de Commissie m.e.r. niet meer ingeschakeld wordt, omdat de Crisis- en herstelwet dit mogelijk maakt.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van november 2008 is een oordeel gegeven over het MER fase 2 en de 1e aanvulling op het MER. De commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie vormt voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. De Commissie m.e.r. geeft echter wel aan dat in het kader van de uitwerking van het voorkeurstracé in het Inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen essentiële informatie en overige aanbevelingen. □□Met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. is een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. □□Een van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. uit dit toetsingsadvies was, dat zij adviseren om in de aanvullingen van het MER nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en te bezien of de alternatieven nog passend zijn.□Naar aanleiding van deze opmerkingen is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □□Het vorenstaande getuigt van een zorgvuldige voorbereiding van het Inpassingsplan, waarbij de adviezen van de Commissie m.e.r. uitdrukkelijk in acht zijn genomen. □□□ Het feit dat wij in dit geval met gebruikmaking van de Crisis- en herstelwet afzien van het vragen van een toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r., betekent geenszins dat de provincie daardoor onzorgvuldig is in de voorbereiding van haar besluit. □Op 11 november 2008 heeft de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies afgegeven betreffende het MER fase 2, inclusief de 1e aanvulling hierop. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies een aantal aanbevelingen opgenomen voor de 2e aanvulling. Deze 2e aanvulling kon desgewenst aan de Commissie m.e.r worden voorgelegd. Wij respecteren de deskundigheid van de Commissie m.e.r. en kunnen ons vinden in haar advies. De aanbevelingen zijn dan ook verwerkt in de 2e aanvulling MER. Dit is op een zorgvuldige wijze gebeurd en het is de verantwoordelijkheid van de provincie om te bepalen of naar haar inschatting de adviezen en opmerkingen van de Commissie m.e.r. op adequatie wijze bij de besluitvorming zijn meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Eenzelfde onzorgvuldigheid heeft de Provincie aan de dag gelegd als het gaat om de keuze van de corridor. Herhaaldelijk heeft de Provincie aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Ik citeer: blz. 27 Inpassingsplan "MER fase 1: Het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voorhet tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest.
Antwoord:	In het MER fase 1 zijn zoekgebieden voor conflictarme corridors geformuleerd en onderzocht. De begrenzing van deze zoekgebieden volgt uit de doelstellingen voor de BPL en de daaruit volgende keuze voor een ringstructuur. De ringstructuur volgt uit het streven van de provincie naar een gesloten netwerk van regionaal verbindende wegen, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande regionaal verbindende wegen, liefst rondom het stedelijk gebied. Daarnaast is een doorlopende, vloeiende ringstructuur goed herkenbaar en draagt daarmee bij aan de beoogde verbetering van de verkeers- en ruimtelijke structuur in Parkstad Limburg. In paragraaf 3.2 van het MER fase 1 is de volledige onderbouwing van de keuze voor een ringstructuur opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn:□□1. Vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg welke kan worden vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274, dat is de N 580. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. □□2. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt weer een oplossing moet komen om het tracé te volgen, als dat nodig is.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Bovenstaande getuigt van een zorgvuldige afweging van de alternatieven.□□De B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het onderzoek naar het Dwingend maatschappelijk belang in het kader van de ADC toets (zijn er Alternatieven, is er een Dwingend maatschappelijk belang, is de Compensatie vooraf volledig geregeld) behoort per deeltraject te worden verricht en niet uitsluitend voor de Buitenring als geheel, gezien de mate van afwisseling van conflictrijkdom in de uiteenlopende zones. In het kader van de A-toets moet steeds onderzocht en gemotiveerd worden hoe de beoogde doelen met alternatieve middelen kunnen worden bereikt, waarbij een reeks van maatregelen betrokken moet worden zoals een verbetering van de doorstroming door middel van andere (verkeers-)maatregelen, amovering in het kader van proactief beleid ten aanzien van de vergrijzing en ontvolking, innovatie, werkgelegenheidsprojecten, onderwijs etc. In het onderzoek naar, en het motiveren van, de alternatieven is dit allemaal op geen enkele manier gebeurd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie

van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zou de ADC-toets pas aan de orde zijn als de BPL zou kunnen zorgen voor aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied. Uit de Passende Beoordelingen voor de Brunssummerheide en Geleenbeekdal blijkt dat daarvan geen sprake is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik het proces in ogenschouw neem, dan hebben Parkstad en de Provincie het over 3□problemen in 1999:□□1) de bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad is niet goed,□2) de doorstroming intern moet beter□3) de leefbaarheid binnenstedelijk staat onder druk.□□Het hoofddoel is nu het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie□van Parkstad gemeentes.Verbetering van de ontsluitingsstructuur is echter bijna synoniem aan het verbeteren van een bereikbaarheid.□Dan blijven over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hoe het met beide□aspecten is gesteld in het binnenstedelijke deel van Parkstad is niet echt in kaart gebracht.□Een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het hoofddoel wordt uitgewerkt in een aantal subdoelen:□1. Verbetering van de verkeersstructuur.□2. Verbetering van de interne bereikbaarheid;□3. Verbetering van de externe bereikbaarheid;□4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid;□5. Verbetering van de verkeersveiligheid;□6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat;□7. Versterken van de toeristische/ recreatieve sector.□Afgezien van het feit dat ook hier weer middel en doel door elkaar lopen, wordt nu de□bereikbaarheid uitgesplitst in interne bereikbaarheid (binnen Parkstad) en de externe□bereikbaarheid (van en naar Parkstad).□Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen, Eerst waren er drie□doelen, nu zijn het er zeven. Daarmee is onduidelijk - nu er doelstellingen□bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan.
Antwoord:	De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, illustreren dit. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het totale proces is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10□e.v.). Ik ben van mening dat er geen sprake van een diffus wegennet. □□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04645**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de realisatie van de Buitenring worden opnieuw barrieres opgeworpen.
Antwoord:	Mensen zullen niet gedwongen worden om via de Buitenring te rijden, maar de Buitenring wordt voor veel (regionaal) verkeer (afhankelijk van herkomst en bestemming) wel interessant om te nemen vanwege de kortere reistijden via deze nieuwe weg ten opzichte van de route via het onderliggend wegennet.□□Op sommige plaatsen, zoals op de Rimburgerweg, is in de plannen een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter waarborging van de leefbaarheid en/of de natuurwaarden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	 De regio Parkstad is thans goed bereikbaar vanaf Born via de N297, de B 56n. Pakstad is dus al goed ontsloten.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De ladder van Verdaas is richtinggevend bij de oplossing van deze mogelijke problemen. Ik zie dit niet terug bij het zoeken van de juiste oplossing van geconstateerde problemen, als die analyse al juist is. In geen enkel stuk vind ik het volgen van dit denkmodel terug. Ook uw eigen beleid past u niet toe. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan noemt u de 3 B`s: Benutten, Bijsturen en beïnvloeden en Bouwen. Dit zou de volgorde moeten zijn; in ieder geval in het afwegingsproces een rol moeten spelen. Helaas nergens te ontdekken. Op blz. 76 van het Inpassingsplan haalt u dit beleid wel aan, maar u handelt er niet naar.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Het realiseren van een 0+ alternatief kan worden gezien als een benuttingsmaatregel. Dit heeft zoals gezegd echter onvoldoende oplossend vermogen, waardoor overgegaan moet worden tot bouwmaatregelen (de aanleg van de Buitenring). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04707**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	U geeft aan dat vanaf de oostkant van Parkstad de A76 moeilijk te bereiken is.□Gemakshalve vertaal ik de oostzijde met Landgraaf, Brunssum en Onderbanken.
Antwoord:	Het huidige gebruik van de regionale wegen, die in bebouwd gebied zijn gelegen (zoals de Bodempleinroute en de N298) door (doorgaand) regionaal verkeer is zoals eerder gezegd vanuit bereikbaarheids-, verkeersstructuur- en leefbarheidsoverwegingen niet wenselijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	U geeft aan dat de hele verkeersstructuur de leefbaarheid negatief beïnvloedt:□luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Langs het tracé van de BPL zal er een toename van geluidshinder plaatsvinden, op enkele plaatsen worden hogere geluidswaarden vastgesteld. Er is al veel geluidsoverlast in Parkstad. Gewezen wordt op de (cumulatie) van geluidsoverlast van de AWACS.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwekt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie MER geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Fiets- en voetgangersverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. De Rimburgerweg zal overigens alleen afgesloten worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Langzaam verkeer kan gewoon gebruik blijven maken van de Rimburgerweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	U beweert nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onder 6 geeft u aan dat de verkeersstructuur de verdere economische ontwikkeling van Parkstad belemmert. Als initiatiefnemer van het plan zul je dan toch wat preciezer moeten aangeven wat er dan aan de economie in Parkstad mankeert. U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het om economie gaat.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Bedrijven en bedrijventerreinen aan met name de oostzijde van Parkstad Limburg zijn als gevolg van de huidige verkeersstructuur niet optimaal bereikbaar. Dit draagt er toe bij dat de economische en de werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven bij het Nederlands gemiddelde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat de Brunssummer Heide wordt ontzien. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummer Heide, de Tevener Heide en het Schutterspark gezamenlijk een aangesloten natuurgebied zullen moeten gaan vormen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	U geeft aan dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De MKBA onderbouwt niet de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden beoogd te bereiken.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Bij de"onderbouwing van 2x2 rijstroken" stelt met dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het tracé uitgesloten is vanwege toekomstvasthoud en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Conform de toelichting is het Inpassingsplan het meest geëigende juridisch-planologisch instrument. Dit wordt echter verder niet onderbouwd en onderschrijft de visie dat er sterk valt te twijfelen aan het provinciaal belang.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de Crisis- en Herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft onvoldoende rekening gehouden met de opmerkingen van de commissie m.e.r.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Uit het voorgaande volgt bovendien dat voldoende rekening is gehouden met de opmerkingen van de commissie m.e.r. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er is, ondanks de opmerkingen van de Commisie m.e.r., onvoldoende rekening gehouden met de gvolgen voor de natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- blz. 38 en 64 staat dat de gegevens van stikstofdepositie niet actueel zijn; ze zijn nog niet beschikbaar; misschien komen ze tijdens de periode van de zienswijze nog wel beschikbaar. Dit speelt vooral een rol in de passende beoordeling als het gaat om de Brunssummer Heide. Vooralsnog gaat de Provincie ervan uit, dan er geen significante gevolgen zijn. De opstelling van de Provincie, het bevoegde gezag is niet de houding en de attitude van een zich zelf respecterend bestuursorgaan.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Hetzelfde wordt opgemerkt ten aanzien van Geleenbeekdal.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- bladzijde 107 en verder: Externe veiligheid (groepsrisico)□Ook hier kan de provincie nog niets over zeggen. De gegevens ontbreken en de Gasunie□moet nog van alles aanleveren.□Citaat: blz. 108□"Op basis van de onderzoeksresultaten en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg moet□het bevoegd gezag, de Provincie Limburg, de toename van het groepsrisico verantwoorden□als gevolg van de realisatie van de Buitenring. De Provincie Limburg heeft nog niet alle□gegevens binnen om het groepsrisico te kunnen verantwoorden."
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	-bladzijde 121: archeologie.□Ook hier zijn de gegevens niet compleet. Commentaar is hier overbodig.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04831**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	bladzijde 144: de ADC-toets Onderzocht wordt of dit nog noodzakelijk is.
Antwoord:	Omdat uit de Passende beoordelingen blijkt dat de natuurlijke kenmerken van Natura2000-gebieden niet worden aangetast, is een ADC-toets niet nodig.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Mer-commissie heeft er herhaaldelijk op gewezen om nut en noodzaak te onderbouwen.Vanaf 1990 hing dit boven de markt en liet de Provincie bij allerlei gelegenheden horen, dathet nut en de noodzaak al lang waren aangetoond.Nu pas, anno 2010, komt u met een rapport van Ecorijs. De conclusie luidt dat de provincie met de aanleg van de Buitenring de doelstellingen realiseert.
Antwoord:	Met het rapport van ECORYS zijn nut en noodzaak nader onderbouwd, rekening houden met alle huidige feiten en omstandigheden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Conclusie: Nut en noodzaak van de Buitenring zijn nog steeds niet aangetoond.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04843**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring grijpt flink in mijn woon- en leefklimaat. □□Er is al veel geluudsoverlast door AWACS- vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04846**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Verkeer
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de Buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring. Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn dat de aanleg van een Buitenring problemen in woonwijken gaat veroorzaken doordat er sluiproutes zullen ontstaan of zelfs worden aangelegd.
Antwoord:	De buitenring voert hier door een reliefrijk gebied met hoogteverschillen op korte afstand. Het maximale hellingspercentage van de weg is hierbij beperkt vanwege verkeerskundige eisen. Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Ter hoogte van de kruising met de Merkelbekerstraat ligt de buitenring op maaiveld. Ter hoogte van de Kling ligt de Buitenring ingesneden. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. Dit leidt tot extra hoge taluds en extra ruimtebeslag om de omgeving en woningen. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Wij zien dan ook geen reden om deze verbinding af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bovendien zal er zeer zeker sprake zijn van waardevermindering van de woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00890-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04898**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	thijssen F.J.W., Klingbemden 173 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg onvolledig is en op een onjuiste en ondeugdelijke wijze is gemotiveerd. Ik verzoek u het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe wenst over te gaan in het bijzonder het alternatief vanaf de oostkant nadrukkelijker in uw plannen te betrekken en vooral ook in te zetten op versterking van het natuurmonument Brunssummer Heide.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De conclusie is dat alle betrokken belangen bij de totstandkoming van het Inpassingsplan zorgvuldig in kaart gebracht en tegen elkaar afgewogen zijn. Er is sprake van een zorgvuldig voorbereid besluit dat wordt gedragen door een draagkrachtige motivering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00891-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gliege C., Scherbstrasse 16 52072 te Aachen Gliege H., Scherbstrasse 16 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B?58n auf deutschem Gebiet voraus Vor allern die gewahlte Knotenpunk^orm im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00893-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gliege S., Scherbstrasse 16a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im inmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafie nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00894-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heitlager-Meise J.M., John Erkensstraat 18 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	1)verbetering verkeersstructuur:De bebouwde kom word geenszins rustiger want ik moet b.v. straks: eerst ± 3 km in de verkeerde richting door de bebouwde kom om dan vervolgens die zelfde 3 km via een ventweg terug te rijden om na nog eens ± 2 tot 3 km naar het centrum van Kerkrade te komen. En met mij 100 derden anderen. 2)Verbetering bereikbaarheid:Van Brunssum, landgraaf en kerkrade veranderd totaal niet want er veranderd aan de reistijd niets of worden ineens de km korter? (over de zelfde weg!). Er veranderd dus niets in de lengt maar wel in de breete wat inhoud dat de natuur nog meer geschonden wort. En tussen Simpelveld en Kerkrade geld het zelfde. En tussen de oostzijde van parkstad en Aachen moeten we nog steeds binnendoor want dat is het kortst of rijd U ook over Amsterdam naar Parijs!!!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Overigens blijft voor u de huidige route naar het centrum van Kerkrade via de Kerkradersteenweg en Kaalheidersteenweg ook na aanleg van de Buitenring mogelijk. U wordt derhalve niet gedwongen om om te rijden als u naar het centrum van Kerkrade wilt.De reistijden tussen Brunssum c.q. Landgraaf en Kerkrade worden wel korter, aangezien de Buitenring ervoor zorgt dat de verplaatsing tussen deze kernen met een hogere snelheid gemaakt kan worden. Immers, op de Buitenring is de maximum snelheid 100 km/u tegen 80 km/u op de N299 in de huidige situatie. Bovendien kan men op de Buitenring inhalen, dankzij het 2x2-strooksprofiel, hetgeen in de huidige siuatie met het 2x1-strooksprofiel niet mogelijk is.De reistijden tussen de oostzijde van Parkstad en Aachen worden korter als gevolg van de aanleg van de B258n in Duitsland, welke op de Buitenring zal worden aangesloten.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00894-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heitlager-Meise J.M., John Erkensstraat 18 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	3)□Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid:□Aantal km binnen de bebouwdekom neemt dus toe zoals aangegeven in punt 1 en 2.□Dus ook de uitstoot. De uitstoot voor de buitenring neemt volgens u ook toe dus geen open ramen meer zoals ook kooien met stof longen en bedroven vlees wat wij wederom zullen eten enz. Daarbij geluidshinder want bij ons zijn geen geluidsschermen enz. geplant. En wat dacht u dan van de lichtinval?□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **00894-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heitlager-Meise J.M., John Erkensstraat 18 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	4)□Verbetering vestiging en ondernemersklimaat:□Ook in de bereikbaarheid slaat u de plak mis. Want volgens u word de weg langer dus diesel of brandstof verbruik word hoger uitstaat en stof word meer dus de transportkosten stijgen. En wat betreft persoon werven zie ik geen probleem wat er zijn genoeg mensen in de aanbieding zoals u zelf al weet.□Het toerisme is ook geen reden want mensen die komen voor het heuveland die willen fietsen, wandelen of op een ongestoort gezond plekje genieten van de natuur zonder auto`s en zonder zuurstof masker. En een file bv voor het Gaia park enz heb ik nog nooit gezien. Zelfs bij een mega evenement als Pinkpop verlooft alles vlot ook met een half afgesloten autobaan (A76).□
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring door lagere transportkosten en een groter zoekgebied voor werkgevers zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00894-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heitlager-Meise J.M., John Erkensstraat 18 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Conclusie: De aanleg van de buitenring leidt tot een forse waardedaling van mijn woning daar deze zich zal gaan bevinden binnen de 400 mtr. Zone. Dus zowel potentiele kopers zullen worden afgeschrikt van wege deze onzekere situatie. Want wat is straks de werkelijke werking van dit onnodige monster!!!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00895-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Droste D., Laurensbergerstrasse 141 52072 te Aachen Droste G., Laurensbergerstrasse 141 52072 te Aachen Droste L., Laurensbergerstrasse 141 52072 te Aachen Droste P.J., Laurensbergerstrasse 141 52072 te Aachen Leyser-Droste M., Laurensbergerstrasse 141 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist. Wir wollen die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gern besuchen. Vielleicht stellen Sie sich einmal vor, wie es ware, wenn eine solche Verkehrstrasse Ihr wunderschönes Mergelland zerschneiden würde? Wie ware es, wenn es überall so aussahe wie in den Gewerbegebieten rings um Heerlen? Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Horbacher Börde langst entdeckt. Sie sind weiterhin herzlich wilikommen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00897-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster E.A.J., Calbertsweg 58 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00897-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster E.A.J., Calbertsweg 58 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00897-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster E.A.J., Calbertsweg 58 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00897-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster E.A.J., Calbertsweg 58 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00897-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lataster E.A.J., Calbertsweg 58 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn dan wel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Het Inpassingsplan is niet met de vereiste zorgvuldigheid tot stand gekomen. Draagvlak onder de bevolking ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces

betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00899-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04653

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen. □□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg . Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden.□Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke□situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Dat advies is positief. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Is gewaarborgd dat voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00899-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04688

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00899-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04691

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00899-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in□verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80). □□
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP).□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger te maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust in onze tuin- buurt en wijk danig aangestast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00900-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woiwode D., Elisa-Gracht 68 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van onze huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00901-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Betrand J.M.N., Birgitta-Gracht 24 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00901-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Betrand J.M.N., Birgitta-Gracht 24 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00901-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Betrand J.M.N., Birgitta-Gracht 24 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00901-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Betrand J.M.N., Birgitta-Gracht 24 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00901-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Betrand J.M.N., Birgitta-Gracht 24 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mijn grootste bezwaren tegen dit plan zijn dat de ondersteunende stukken vaak niet aanwezig zijn, maar toch al conclusies worden getrokken met betrekking tot toelaatbare emissies en geluidshinder. Extra onderzoek hiernaar is nergens gedocumenteerd vastgelegd. Verder zijn er ook geen alternatieven aangedragen indien deze emissies en geluidshinder wel de toelaatbare waarden overschrijden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Anders dan reclamant stelt zijn alle ondersteunende stukken aanwezig. Aanvullend onderzoek is niet noodzakelijk. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op grond hiervan kom ik op verschillende onderdelen van het plan tot de conclusie dat:□1. Rekening houdend met een stijgende verkeersbelasting, uitbreidingen niet mogelijk zijn in dit traject, maar wel in het traject Born.
Antwoord:	De capaciteit van de Buitenring is dusdanig groot, dat een stijgende verkeeersbelasting in de toekomst gemakkelijk kan worden verwerkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op grond hiervan kom ik op verschillende onderdelen van het plan tot de conclusie dat:□De geluidshinder zoveel mogelijk voorkomen moet worden met een geluidswerende wal, dan wel, en dat heeft mijn voorkeur, een verdieping van de wegligging. Temeer daar het onderzoek naar verschillende soorten asfaltering niet is uitgevoerd en dus niet mag meewegen in de beslissing□3. Bij de berekeningen van de geluidshinder niet aantoonbaar de metingen in het kader van AWACS zijn meegenomen, waardoor op geen enkele manier is uitgesloten dat toelaatbare grenzen niet worden overschreden. Dit levert een schending op van het beginsel van zorgvuldig onderzoek en een gebrek aan motivering.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op grond hiervan kom ik op verschillende onderdelen van het plan tot de conclusie dat:Om lichtoverlast in de avonduren te beperken van de mogelijkheid gebruik wordt gemaakt dat het fietspad voorzien wordt van licht- en energiebesparende LED-verlichting in combinatie met een bewegingssensor (zeker na zonsondergang).
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen.Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting.In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen:- openbare verlichting van de weg- hinder door verlichting van voertuigenAan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen.De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling.Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Op grond hiervan kom ik op verschillende onderdelen van het plan tot de conclusie dat: Een zorgvuldige belangenafweging ook vereist dat er compensatiemaatregelen komen, financieel, dan wel anders voor particulieren die onevenredig zwaar getroffen worden in de schending van hun eigendom en woongenot. Voor mij persoonlijk is er sprake van een vermindering van oppervlakte, vermindering van de verkoopwaarde van de woning, geluidshinder, lichtoverlast en vermindering van uitzicht en ander woongenot.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	I.Nut en noodzaak aanleg Buitenring□De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toeristisch, recreatieve positie en verkeersveiligheid, oplossen verkeersknelpunten, verbetering leefbaarheid van hele regio Parkstad.□"Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via opwaardering,aanpassing en stimulering van het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. Het revitaliseringsproces van de Bedrijventerreinen in Parkstad bevindt zich in de onderzoeks-fase het is volslagen onduidelijk hoe dit proces en in welke termijn gerealiseerd gaat worden.(Zie ook blz 20 rubiek opmerkingen). □Dus de economische uitgangspositie is totaal niet aangetoond voor de aanleg van deze□snelweg.□De verkeerstintensies I/Cvan het bestaande wegennet is laag tot middel en kunt U zelf□beoordelen via de bijlage (Bijlage schets 3).□Er ontbreekt bij dit ontwerp BPL een komplete en recente (liefst na 2005) uitgevoerde analyse van het bestaande wegennet in en rondom Parkstad, in de ruimste zin van het woord, waarin van ALLE wegen binnen stedelijke bebouwing en woonkernen, alsmede hoofdwegen en N wegen, op hun I/C verhouding physisch zijn gemeten/geteld en niet theoretisch berekend achter een PC of tekentafel. Die dan de basis vormt voor een deugdelijke studie van een mogelijke oplossing voor de gerezen verkeersknelpunten problematiek op enkele van de wegen. Verder wijs ik U erop dat U zelf (soms met de betreffende gemeente verantwoordelijk bent voor het wegbeheer en en de kontrole hierop en dus al in de vorige eeuw niet tijdig heeft ingegrepen om bij het optreden van knelpunten tijdig maatregelen te nemen. □□Voorts stelt reclamant dat de hoofddoelstelling NIET onderbouwd is.□Hier heeft vooral de Provincie Limburg in haar bestuurlijk coördinerende taak volledig□gefaald.□Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-inpassingsplan Buitenring□Parkstad Limburg berust op onjuiste en ondeugdelijke gronden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte

rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het besluit is niet zorgvuldig voorbereid.□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken waren niet alle onderzoeksresultaten bekend. □En is er sprake van rechtsonzekerheid.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00903-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04643

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	3. In strijd met motiveringsbeginsel Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen Provincie en gemeenten besluiten en plannen goed dienen te motiveren. "In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan BPL is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties" .Daar waar dit niet mogelijk wasjs in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd.waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00903-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04649

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. "Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek vooraf had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarom heb ik de volgende opmerkingen samengevat in mijn Zienswijze op uw Ontwerp□(BPL) dd 17-06-2010, (zie Bronnen) op enkele belangrijke aspekten m.b.t. mijn leefomgeving□zoals afstand tot mijn grondstuk,woning,en de te verwachte milieubelasting in de vorm van geluidsniveau verhoging van dB huidige waarde? *) naar theoretische berekende dB53 of hoger na aanleg van de BPL (volgens bovengenoemd plan) alsmede lucht-emissies en de daarmee verband houdende nadelinge invloed op de gezondheid van mij en mijn gezin in de vorm van Nox,NO2 en PM10 fijnstof van nivo huidige waarde? Naar ?.□In dit ontwerp BPL zijn geen rapporten met praktische metingen uitgevoerd door erkende□bueau`s over actuele lucht- en geluidsonderzoekgegevens voor mijn woonomgeving□aanwezig. Dit is ook van toepassing voor de lucht en geluidonderzoekgegevens afkomstig□van AWACS vliegtuigen direkt over mijn woning.□n Het huidige dB nivo en Lucht-emissies in heel Parkstad Limburg gebied als basis en voor l□re.o.v. de huidige verkeersknelpunten ,in de periode 2000 t/m 2011 of eerder ontbreekt volled□pis punt voor de onderbouwing voor de aanleg van deze weg en zijn nergens in het PIP of□ondersteunende documenten beschikbaar.□Daarom is het voor mij onmogelijk een objectief .vergelijk en oordeel te vormen m.b.tde doe□U opgevoerde gegevens in deelrapport 10B Luchtkwaliteit en deelrapport! OA Geluid is weergegeven meetpunten 2016 en 2025.□Verder heb ik nergens een verklaring cq parameters in dit ontwerp gevonden die de basis zijn van de door U vermelde luchtemissie-berekeningen en concentratieberekeningen van de totale bestaande verkeersinfrastruktuur in Parkstad.□/Vat gebeurd er bij het vaststellen van afwijkingen hierop? Wat zijn dan de Kritische parameters en toleranties, m.a.w. Wanneer worden er dan wel of geen maatregelen genomei□en welke en door wie?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS

is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00903-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05274

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Miin voorstel t.o. v. Verkeersmanagement bij aanleg BPL zie bronnen. De weg langs mijn lokatie tussen Merkelbekerstraat richting Europalaan viadukt tot voorbij het Bronnenbos uit te voeren in 2 x 1 uitvoering met max. dynamische snelheid van 80 kmh. afhankelijk van het verkeersaanbod terptaatse. Met andere woorden een duidelijk "electronisch aangestuurd" snelheidsaanbod aan het verkeer op de weg m.b.t. piek/dal/file beheer.van het verkeer. BPL tussen N274-N276 aansluitingen (zie bijlage schets 3). Doelmatig en regelmatig meten van verkeersintensitetten l/C met direkte koppeling aan verkeerssturing op de BPL. Verder stel ik voor om alle gevaarlijke stoffen vervoer niet direkt over de BPL langs de woonwijken te laten rijden maar over de weg altijd via N274- N580-N276 of Bom variant B56-A46 te laten verlopen en zou dat ook voor vrachtverkeer met verre bestemming moeten gelden alsmede Militaire transporten. Blz 44. Het Handboek Wegontwerp (deel Stroomwegen) geeft aan dat de capaciteit van een 2x1 vormgeving onder ideale omstandigheden 1350 voertuigen per uur per richting. Voor een 2x1 regionale stroomweg geldt, afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingsverdeling in de spitsuren een normbelasting van 23.000 a 25.000 motorvoertuigen per etmaal In beide richtingen samen Ik zou graag in detail van U willen weten wat de maatgevende inhoud van bladzijden en teksten uit bovengenoemde Handboek waaraan U dit ontleend en op welke tijdbasis (jaartal) dit betrekking heeft.Gegevens ontbreken bij Ontwerp BPL.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. Dit mede gelet op het feit dat de aanleg van deze weg een behoorlijke inpact heeft op mijn leefomgeving en gezondheid. Het getuigt van onbehoorlijk bestuur dat de omvangrijke onderliggende stukken in de vakantieperiode ter inzage zijn gelegd.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Desondanks mijn praktisch voorstel t.o.v. dit ontwerp-INPASSINGSPLAN BPL De As van het wegprofiet zoals nu getekend met max 10 m verschuiven parallel-verlopend aan richting van de Titus Brandsmastraat .(zie schets 1 bijlage) Dit is ook mogelijk geworden door de extra ruimte die ontstaat door de sloop van de woningen nr 73 en 71 van de Merkelbekerstraat Brunssum. Reden: 1. Er ontstaat zodoende een grotere (is nu ca 20 m tot aan geluidswand) en meer acceptabele afstand van 30m, tot mijn woning achterrooigevel. Ruimtelijke plannen zie bronnen. 2. De in Juni 2010 door de Gemeente Brunssum nieuwe, via mijn zijtuin, aangelegde separate Wijk- hemelwaterafvoer riolering die nu achter de woningen Klingstraat 12 en 10 via een put overstort in natuurlijk ingericht groot natuurlijk opvang bezinkbassin, zal moeten worden aangepast aan deze situatie,omdat het volledig ligt in het ruimtebeslag van de BPL.Of wat ik nog veel beter vind is dat de Provincie de Merkelbekerbeek wil ontkluizen , laat daar dan deze nieuwe wijk hemelwater riolering op aansluitenr want dat is tenslotte ook schoon water. Misschien moet U de leiding dan onder de BPL ondergronds doortrekken tot de Merkelbekerbeek die nu nog parallel loopt in een buis in de achter achtertuinen van de woningen op de Tritus Brandsma straat. Dit zou kunnen door een nieuwe lange opvang bezinkgoot langs het BPL tussen talud en het "nieuwe"voet/fietspad komend van hoek Schumanstraat/ Montgommerystraat richting Merkelbekerstraat en indien nodig qua tijdelijke bergingscapaciteit langer door te trekken dan dit pad en misschien ter hoogte van de kruising oude Merkelbekerstraat/BPL een soort extra natuurlijk opvang bassin te maken inkl Bomenaanplant en andere groenvoorziening. Het voet/fietspad moet sowieso aangesloten worden op de omleiding Merkelbekerstraat die per viaduct via de op- en afrit over de BPL loopt richting Titus Brandsmastraat kruising. Viaduct uitvoering over BPL 2x1 baans 30 Km/h, links en rechts voet en fietspad en zijdelingse reling.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In aanvulling daarop geldt bovendien dat ter plaatse voor de afwatering van de BPL is voorzien om het afstromend hemelwater na berging vertraagd af te voeren naar de bestaande hemelwaterbuffer `beekweg` van het waterschap Roer en Overmaas. De bestaande hemelwaterriolering kan hierop worden aangesloten. Directe afvoer op de Merkelbekerbeek wordt door het waterschap niet toegestaan. Dus uw genoemde optie is helaas niet mogelijk Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00903-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05284

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waar ik tevens de aandacht voor wil vragen is dat bij de aanleg van de BPL er naar onze achtertuin een onveilige situatie ontstaat t.o.v de woning omdat het nieuw aangelegd voet/fietspad nu direkt aan de achtertuin grenst en wellicht de haag of zelfs een gedeelte van de tuin moet verdwijnen door het nieuwe ruimtebeslag voor de BPL.□Nieuw in te richten:□Langs dit voet/fietspad aan beide zijden groenvoorziening en Bomenaanplant en als□eindafwerking een nieuw veilig hekwerk van onze achtertuin op kosten van de Provincie□Limburg te realiseren. Bermbeheer zie bronnen 3. Slim Verlichten zie bronnen.□Licht verminderen, energiezuinige LED verlichting voor dit Voet/Fietspad installeren.
Antwoord:	□ Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00903-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05286

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Gelijktijdig zal de Buitenring afwijkend t.o.v. bovenstaande tekening volgens de volgende parameters aangepast verdiept moeten worden aangelegd.□Parameters voor de aangepaste verdiepte aanleg BPL □Bii Metrehna: □Km 8.100 hoogte 73.290 m vertrekpunt N274 en gaat horizontaal opzelfde hoogte verder tot Km 7.254.□Km 7.364 hoogte 73.290 m kruising huidige Merkelbekerstraat□Km 7.254 hoogte 73.290 m woningnr 16 Klingstraat□Km 6.948 hoogte 77.000 m viaduct Europalaan.□Hierdoor onstaat er een 1.59 m diepere kruising BPL met Huidige Merkelbekerstraat en□op dit nivo gewoon doorgaat tot aan metrering Km 7.254 en lichte stijging vanaf dit punt tot□Km 6.948 bij oversteek viadukt Europalaan.□Deze zodoende "aangepaste verdiepte ligging t.o.v. Huidige ontwerp BPL" heeft de□volgende voordelen:□De BPL en de nieuwe omleiding van de Merkelbekerweg over het viadukt van BPL ter□hoogte van Klingbemden nr 157 kan dan ook met 1,59 m lager gelegd worden en de op -□en afrit hiervan zullen dan ook minder stijl worden en beter in het aangrenzend landschap□passen.□De kosten voor deze ingreep zijn marginaal t.o.v. het nut dat ze opleveren.De reden hiervoor is dat het wegprofielter plaatse van mijn woning dan in zijn geheel dieper onder maaiveldnivo komt te liggen, waardoor voor de bovengenoemde bezwaren (geluid/luchtvervuiling) een gunstiger effekt zal hebben op onze leefomgevingssituaties.
Antwoord:	Het voorstel van reclamant impliceert in feite een algehele verlaging van de Buitenring. Door de verlaging worden de hellingen in de Buitenring stijler en gaan richting de maximaal toelaatbare percentages. Tevens dient de bestaande Europaweg verlaagd te worden. De totale kosten zullen dan behoorlijk toenemen hetgeen niet opweegt tegen de extra baten die van dit voorstel uitgaan. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	"De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik naast de bestaande verkeersbewegingen aan de voorkant een nieuwe extra geluidsoverlast ondervinden aan de achterzijde van de woning door de toename van de verkeersbewegingen van de BPL inkl de reeds sinds 1982 aanwezige Awacs overlast, die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nu reeds tijdelijk onmogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten tijdens Awacs vluchten; met de komst van de Buitenring zal dit totaal onmogelijk worden".□Er zijn in dit ontwerp BPL geen actuele officieel gemeten geluidsmetingen rapporten aanwezig van het huidige verkeer over de weg in de Klingstraat-Merkelhekerstraat-Schumanstraat-Montgomerystraat.Ook actuele gegevens van Awacs vluchten met geluidsmetingen over mijn woninglokatie ontbreken.□4.2.15 blz 75 DeelraoDort 10 A aeluid□Door het toepassen van een dunne deklaag B over een lengte van 400 meter kan voor alle woningen de geluidsbelasting worden teruggebracht tot tenminste de voorkeursqrenswaarde.□Derde Generatie Wegdekken zie bronnen.□Van geluidsarme en "zelfreinigende" asfalt. Blz 90□Als wegverharding zal de hoofdrijbaan van de BPL worden voorzien van dicht asfaltbeton.□Geluidsarm asfalt wordt als maatregel onderzocht. Zie voor dit onderzoek ook Derde Generatie Wegdekken omdat er geen duidelijkheid is, of afgerond onderzoek, over de keuze en of soort asfalt geluidsarm voor de BPL van dit ontwerp-INPASSINGSPLAN kan Ik ook niet beoordelen in hoeverre straks de uiteindelijke uitvoering hieraan bijdraagt aan de bewijslast voorkeursgrenswaarden van dB 48 die U voor de Buitenring hanteert.□Geluidsschermen zie bronnen.□4.2.15 blz 75 Deelrapport 10 A geluid□Door de aanleg van de Merkelbekerstraat wordt op 25 woningen de voorkeurs irenswaarde van 48 dB overschreden Vandaar dit voorstel geluidsschermen.verplaatsing As van de weg en extra 1.59 m extra verdiept aanleggen langs mijn woning.□Absorberende T-top geluidsscherm vanwege de verdieping kan hier volstaan worden met□een lagere hoogte gemeten vanaf maaiveld/talud ca 2,5 m hoog waardoor wij toch weer een normale kontakt en zicht op het achterliggende landschap krijgen.□De aanleg van een middenberm T-top geluidschermkonstruktie kan ook een belangrijk extra bijdrage leveren t.o.v.de passage BPL aangrenzende woningen Klingstraat Montgomerystraat vanaf Merkelbekerstraat-Europalaan gedeelte om de geluidbelastingen nog meer te reduceren.□Waar zijn de stukken waaruit ik kan afleiden welke keuze U heeft of gaat maken voor het type of uitvoering van Geluidschermen met al haar voor - en nadelen detailberekeningen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	AWACS milieubelasting m.b.tdirekte lokale leefomgeving blijft gehandhaafd tot 2035. Luchtvaartlawaai Direct over de grens in Duitsland is het militaire NAVO vliegveld Geilenkirchen aanwezig.□De luchtvaartcontouren strekken zich uit tot over de Duits-Nederlandse grens, waardoor□overvliegende AWACS vliegtuigen die van- en naar het vliegveld vliegen een zekere bijdrage leveren op het akoestisch klimaat in het noordelijk deel van het gedefinieerde akoestisch onderzoeksgebied. Voor de luchthaven zijn door het NLRi geluidsberekeningen uitgevoerd. De meest recente berekeningsresultaten zijn door het NLR voor het project BPL aangeleverd. Op basis van de aangeleverde berekeningsrasters is op basis van lineaire interpolatie een bijdrage van het luchtvaartlawaai berekend.□De luchtvaartcontouren zijn weergegeven in een afbeelding van bijllage 1. (Gegevens NIET aanwezig) Waarom zijn de NLR gegevens van geluid en Nox,NO2,PM10 en andere lichtemissies niet bekend gemaakt en verwerkt in een zonering en vooral de route van de Vliegfunnel vanaf Vliegbasis Geilenkirchen over Brunssum Noord-Oostflank en specifiek Klingbemden en de Kling (mijn woning)□Overzicht Klachten 4 e Kwartaal 2009 AWACS commissie Limburg (zie bronnen)□Sinds 1982 zijn wij lokaal blootgesteld aan .wettelijk verboden, ontoelaatbare milieubeslating□te weten geluidsoverschrijding tot max 107 Db gemeten via DGMR meet geluid met onbemande stations meetstations van Geluidsnet Ik verwijs hierbij naar processtukken van de Raad van State, afdeling Bestuursrechtspraak onder nr 200806952-1R1. Blz 10. d.d. 7-april 2010 Indien na besluit in okt 2010 van de GS Provincie Limburg dat de BPL wordt aangelegd□verzoek ik U met »»onmiddelijke ingang *),««een tijdelijk DGMR meet geluid/fijnstof en lucht-emissies meetstation te plaatsen voor een periode van 2010-2018 in de direkte omgeving van mijn woning.(*) e.e.a in samenwerking met de gemeente Brunssum en Awacs Commissie)□Bedoeling praktische gegevens te verzamelen voordat de aanleg BPLplaatsvind dus de□huidige situatie van geluid en lucht-emissies (inkl Awacs) en deze dan te vergelijken met de theoretische rekenmodellen van de BPL (blz 90), waardoor nog tijdens de aanleg en daarna dienovereenkomstige aanpassingen en noodzakelijke veiligheidsmaatregelen t.b.v.□Bewoners van deze wijk mogelijk zijn en direkt of gelijktijdig met de werkzaamheden□uitgevoerd kunnen worden.□Blz 90.□De berekeningen zijn overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrlft geluidhinder itgevoerd.□Voor de berekeningen voor het jaar 1986 (peiljaar voor de beoordeling van de niet afgehandelde sanering) betekent dit dat deze zijn uitgevoerd volgens standaardrekenmethode II van het RMV1981. Voor de overige situaties zijn de berekeningen uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrlft geluidhinder 2006 De verkeersgegevens die voor de geluidsberekeningen als basis zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel dat is opgesteld voor de BPL Hierbij Is overeenkomstig de Wet geluidhinder peiljaar 2014 als huidige situatie (situatie l jaar voor openstelling BPL) en het peiljaar 2025 voor de toekomstige situatie inclusief het tracé van de BPL (10 jaar na openstelling) gehanteerd. De BPL wordt aangelegd als autoweg met een snelheidsregime van 100 km / uur. Als wegverharding zal de hoofdrijbaan van de BPL worden voorzien van dicht asfaltbeton. Geluidsarm asfalt wordt als maatregel onderzocht.□Wet geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging In stedelijk of buitenstedelijk gebied, een geluidszone langs wegen, waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet.Voor de gehele Buitenring en Binnenring bedraagt deze breedte 400 meter aan belde zijden van de weg en bevindt sich In de gemeenten Brunssum.Heerlen,Kerkrade,Landgraaf,Onderbanken,Nuth en Schinnen.□De voorkeursgrenswaarde voor een nieuwe weg bedraagt 48 dB voor woningen.□Algemene opmerking, m.b.t.. Theoretische geluidsberekeningen van de AWACS toestellen□bleken na contstante direkte meting via bovenstaand systeem over vele jaren een behoorlijke overschreden. Tot verbazing van de Raad van State en de landelijke politiek, zie voor meer details (http://www.stopawacs.nl)□Geluidsnet zie bronnen en gelijktijdige fijnstof en andere chemische verbindingen uit verbandingsuitlaatgassen afkomstig van 4 motoren AWACS Boeing AE3 militaire vliegtuigen tijdens al hun startlandings- oefenvluchten afkomstig van Vliegbasis Geilenkirchen over Nederlands grondgebied,direkt en zeer laag over mijn woning.□Elke week van maandag t/m vrijdag tussen normale werktijden 08.00-17.00 uur in 2009□3.000 vluchten /jaar = 14 vluchten /dag en meestal in de piektijden s`morgens tussen□08.00/09.30 u en eind van de middag 16.00-17.00 u. Op zaterdag, zon-en feestdagen wordt□niet gevlogen.Betekend dat in de piektijden door Awacs en BPL gelijk lopen en er dus echt□sprake is van additionele verhoging van geluid-en uitstoot

uitlaatgassen op dezelfde lokatie rond, naast en over mijn woonhuis. Bij verspreiding verbrandingsgassen verwijs ik naar het wake vortex principe dat optreed achter elk vliegtuig en in kombinatie laagvtiegende meng laag hoogte bij alle start-landingsoefenvluchten al haar verbrandingsgassen direkt met onze op dat moment nog schone lucht vermengd met uiteindelijk fatale gevolgen voor onze gezondheid op termijn. Wanneer U in okt 2010 als Provincie Limburg definitief besluit een meerbaans autoweg 90 graden t.o.v.de aanvliegfunnel bijna exact verlopend over mijn woning en mijn buren te laten aanleggen als zijnde deze weg als Voorkeurstracé Noord BPL Uw voorkeur heeft boven alle eerder onderzochte alternatieven zoals Zuid- en Midden varianten (zonder de kombinatie AWACS-BPL exact via gemeten gegevens te betrekken in de uiteindelijke beslissing) dient U de aanwezige bovengenoemde AWACS belasting in het geheel hierin cummulatief alsnog in uw berekeningen mee te nemen qua dB en Lucht-emissies vertaald naar onze direkt leefomgeving en situatie en als zodanig hiervoor een andere alternatief te kiezen of direkte maatregelen te nemen voor deze extra belasting in mijn omgeving, ook wanneer U niet als veroorzaker van het Awacs-effekt verantwoordelijk bent. Maar wel eerder en zeker nu ik U er op attent maak nota dient te nemen van deze additionele milieueffekten. Aangezien U van te voren bij het maken van dit ontwerp op de hoogte bent weet U aan welke 1e (Awacs) en 2e (BPL) geluids en ander milieubelastingen wij zij of worden blootgesteld.. Situatie verspreiding fijnstof-urtlaatgassen richting grondgebied tijdens start. Begin van kritische vermenging met aanwezige lucht tot op menglaaghoogte In dit Ontwerp-INPASSINGSPLAN ontbreekt volledig de visuele presentatie van de geluidszonering inkl gemeten geluids dB en lucht-emissies Nox,N()2,PMIO over mijn woning,wijk en de rest van Parkstad limburg van de AWACS toestellen tijdens start en landingen door de vliegfunnel (of afwijking hiervan) afkomstig van en naar vliegveld Geilenldrchen en op lage hoogte overkomen. Ook heeft U hiervoor geen Geluidsdeel- en Lucht emmissie deel rapport opgemaakt, m.b.t. de BPL uitgangs situatie vanaf 2000 of eerder om zodoende een duidelijk vergelijk te kunnen maken met de situatie voor de aanleg en na de aanleg van de BPL. En aangezien deze aanwezige zone belasting in additionele combinatie met de door U langedragen zones belastingen bij de aanleg van de BPL niet echt aansluiten bij Uw loofddoelstellingn voor een betere leefbaarheid t.o.v. van mijn woning, wijk of geheel `arkstad, uit onderliggende stukken levert U het bewijs van het tegendeel. inpassingsplan Buitenring? Waar staan de parameters voor geluid en luchtkwaliteit.?

Antwoord:

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Omdat de BPL wordt gepland is als autoweg met een maximum rijsnelheid van 100 km/uur gelden voor de BPL de zonebreedtes voor buitenstedelijk gebied, ook als ze door een bebouwde kom lopen. Omdat de BPL met 2x2 rijstroken wordt ontworpen/aangelegd, zal er links en recht van de BPL een geluidszone van 400 m gaan gelden. Voor de kruisende wegen die gereconstrueerd worden bedraagt de zonegrens respectievelijk 200 en 250 m voor binnenstedelijke en buitenstedelijke situaties. Deze wegen hebben allen 2 rijstroken. Het beleid van de Nederlandse overheid en de Europese Unie (EU) is erop gericht om de geluidsemissie van het verkeer te verminderen.(Zie Europese Richtlijnen Omgevingslawaai in Nederland) .Dit wordt bereikt door steeds strengere eisen te stellen aan de geluidsemissies van voertuigen en banden (in EU-verband), en door onderzoek naar stillere wegdekverhardingen te stimuleren (door de Nederlandse overheid). In de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid geboden om hierop te anticiperen in het geluidsonderzoek, aangezien in het geluidsonderzoek de toekomstige geluidsbelastingen maatgevend zijn. In het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is nader aangegeven hoe hiermee omgegaan moet worden. Waar kan ik deze meetvoorschrift geluidhinder 2006 zien in dit ontwerp inpassingsplan Buitenring? Waar staan de parameters voor geluid en luchtkwaliteit.?In dit Ontwerp BPL ontbreken bovenstaande Afbeeldingen en meetgegevens van Arcadis van de geluidzonering per datum 01-01-2010 inkl Awacs voor Brunssum Noord Hierdoor is een vergelijk met de situatie tussen heden en 2025 niet mogelijk. Waardoor de achteruitgang in Leefbaarheid van mijn woonomgeving door mij niet objektief is te beoordelen. "De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Er is bij dit ontwerp BPL geen actueel officiële rapport met metingen van Nox,NO2,PM10, waarden van het huidige verkeer over de weg in de Klingstraat-Merkelbekerstraat-Schumanstraat-Montgomerystraat. Ook deze metingen voor de Awacs vluchten direkt over mijn woningslokatie ontbreken.
Antwoord:	De uitgangspunten en resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in een akoestisch rapport, deelrapport 10A, dat behoort bij het inapssingsplan. Uit dat rapport blijtk dat het akoestisch onderzoek conform de Wet geluidhinder en het RMV 2006 is uitgevoerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Blz14 Om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit zijn voor de situatie met Buitenring de peiljaren 2016 en 2025 (achtergrond en emissiekentallen 2020) voor de Buitenring Parkstad Limburg onderzocht. De verkeersintensiteiten, verkeersverdeling en rijsnelheid en congestie hebben invloed op de uitstoot (emissies) van NOx, NO2 en PM10 van het wegverkeer. De weghoogte en de aanwezigheid van geluidsschermen hebben invloed op de verspreiding van luchtverontreiniging. In de berekeningen is rekening gehouden met de hoogte van de weg en met, indien aanwezig, bestaande geluidsafschermende voorzieningen. Naast de emissies zijn voor beide peiljaren ook de concentraties van NO2 en PM10 berekend. De concentraties zijn bepaald voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie. Toetsing concentraties aan wettelijk kader De berekende NO2- en PM 10-concentraties betreffen jaargemiddelde concentraties. Deze zijn getoetst aan de overeenkomstige grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De concentraties zijn tevens getoetst aan de normen voor de uurgemiddelde (NO2) of de norm ten aanzien van het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde (PM10) norm. De berekende concentraties2 zijn gebruikt voor het bepalen van het overschrijdingsoppervlak (het totale oppervlak waarvoor een grenswaarde wordt overschreden) voor de verschillende grenswaarden voor NO2 en PM 10. De concentraties en dus ook het eventuele overschrijdingsoppervlak wordt bepaald vanaf 10 meter van de rand van het asfalt. Waar zijn de practische gemeten waarde in dB en NOx, NO2,PM10 van de verkeersknelpunten in Parkstad (die de aanleiding zijn voor het ontwerp inpassingsplan BPL en de recente aanleg voor de Binnenring.? Of verschuilt U zich achter een theoritsche tekentafel berekening, dat geldt ook voor dB belastingen berekening van elke woning in het zoneringsgebied. Waarom dan nie de unieke kans aabgegrepen om vanaf 2010 -2015 die metingen alsnog uit te voeren met tijdelijke meetstations om zodoende Uw berekeningen te toetsen en zodoende al twijfel weg te nemen. In dit Ontwerp BPL ontbreken bovenstaande Afbeeldingen en meetgegevens van Arcadis van de Fijnstof PM1 O-concentraties, Stikstofoxide NO2, en NOx per datum 01-01-2010 .voor Brunssum Noord Hierdoor is een vergelijk met de situatie tussen heden en 2016-2025 niet mogelijk. Waardoor de achteruitgang in Leefbaarheid van mijn woonomgeving door mij niet objektief is te beoordelen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Archeologie hoofdstuk 7 Evaluatierapport.□Het Evaluatierapport "Inventariserend Archeologisch onderzoek Buitenring Parkstad Limburg" opgemaakt door Arcadis 01-sept 2009 .ontbreekt bij dit Ontwerp BPL inkl bijlagen Maar het is inmiddels via andere betrouwbare kanalen intergraal in ons bezit en zal als zodanig worden bestudeerd en door de betrokken Archeologen in hun zienswijzen uitgebreid aan bod komen.
Antwoord:	Het Evaluatierapport genoemd in uw zienswijze is als bijlage 7A bij het ontwerp PIP ter inzage gelegd. Hoewel niet helemaal duidelijk is op welke versie van het rapport u duidt is het waarschijnlijk een concept versie die in essentie gelijk is aan de ter inzage gelegde versie. □□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het won- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Ter hoogte van de Kling zijn verschillende maatregelen voorzien om de Buitenring goed in te passen. De Buitenring wordt enkele meters ingesneden. In het omgevingsplan is als geluidwerende voorziening een grondwal opgenomen met een hoogte van 5 meter ten opzichte van de weg. deze wal krijgt aan zijde van de woningen een flauw talud (1op 3 tot 1 op 5). Langs de Buitenring worden geen lichtmasten geplaatst. Door de hoogte van de geluidwal wordt ook de verlichting van koplampen afgeschermd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van mijn woning. Het is duidelijk dat poteniele kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid weg- en luchtverkeer voor-achter en over de woning.Achter op nog geen 10 m afstand langsrijden.De woning kan niet meer gebruikt worden zoals ooit bedoeld en gebouwd zonder deze weg.Toen we in 1974 de grond aangekocht hadden en naderhand gebouwd tot 1999 heeft de afd Bouwen en wonen van gemeente Brunssum gezegd dat deze weg niet aangelegd zal worden.In 1974 heeft rijkswaterstaat de aanleg S W 18 zoals dit projekt genoemd was stilgelegd en afgevoerd als tracé voor een 4 baans verkeersweg West/Oost door Zuid Limburg.□De aanleg BPL leidt ook nog tot grote vrije uitzichtsschade en mogelijk lichtverstrooiing in de nacht.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is geen aantoonbare verbetering van de economische, toeristische,rekreatieve ontwikkeling van bedrijven op industrieterreinen en of nog in te richten toeristische atrakties in Parkstad maar vooral in de Oostflank van Brunssum aangekondigd met vermelding van start van nieuwe bedrijven of gegevens over toeristische investeringen op een termijn tussen 2011 en 2016 die een dergelijke aanleg dringend noodzakelijk maken. Ook latere investeringen en of vestigingen zijn te onzeker gelet op Krimp en Financiële crisis van dit moment.□De Toeristische en rekreatieve sektor is verder te conjunctuur gevoelig en seizoensgebonden□zodat ook hiervan geen dwingende noodzaak mag verwacht worden (zie MKBA rapport Ecorijs bv op dit punt).□Mogelijke ontsluitingsstructuur hiervoor gaat in geval van vestigingsbeleid nog gepaard met□jarenlange afbouw van bestaande structuur en gebouwen alsmede bouwrijp maken van dan□beschikbare gronden en of terreinen zijn afhankelijk van het afwikkelen van bestaande milieuschaden.□Het door de wethouder E Geurts van gemeente Brunssum in 2009 gesuggereerde aantal van 3000 nieuwe werknemers op de Noord-Oostflank Brussum is niet onderbouwd en wordt door Ecorijs bv ,MKBA rapport in totaal niet als realistisch beschouwd. Dus ook hier is er geen enkele economisch/financiële noodzaak voor de aanleg van deze weg aanwezig.□Voor de ontwikkeling van de Noord-Oostflank van Brunssum en tevens heel Parkstad is er een aanwezige infrastructuur N274-N580-N276, B56n richting A67 en Bab 46 aanwezig met een ie waarde 0,3 dus verder uitbouwbaar respectievelijk simpel aan te passen aan verkeersvraag.□Zeer belangrijk bij gebruik van bovengenoemde aanwezige infrastructuur is dat de leefbaarheid rond mijn woning,wijk en Noord-Oostflank Brunssum in totaal niet belast zullen worden met geluids- en lucht-emissies zonering zoals bedoeld bij aanleg BPL.□Bij een duidelijke informatie bijv. ANWB Borden aan de weggebruikers van deze regionale wegen en door eventuele noodzakelijke verbeteringen hiervan zal het effekt naar de hoofddoelstelling hetzelfde zijn als bij de aanleg van BPL Noordvariant PIPBuitenring echter met dit verschil, • veel minder kosten, • direkt beschikbaar dus niet meer wachten maar direkt aan de slag met de aanpassing van aanwezige wegen, • geen extra geluid-, luchtkwaliteit zonering langs Noordzijde naast de huidige belasting van 3000/jaar Awacs vluchten.□• Industriële ontwikkeling van bedrijven terreinen kan gewoon doorgaan en is niet afhankelijk van het wel of niet aanleggen van de BPL.□• Toeristische ontwikkeling indien realistisch kan gewoon doorgaan en is niet direkt□afhankelijk van het wel of niet aanleggen van de BPL.□• De huidige verkeersstructuur heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Het gaat hierbij onder andere om luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking door het kriskras verplaatsen van het verkeer over het onderliggende wegennet in de onderling aan elkaar gekoppelde woonkernen in alle Parkstad gemeenten.□Wordt NIET opgelost door aanleg BPL Noordvariant tussen N274-N276 Nuth.Maar WEL door N274-N580-N276, B56n,Bab 46.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Revitalisering van de aanwezige bedrijventerreinen in Parkstad verloopt niet of nauwelijks aantoonbaar in dit inpassingsplan er ontbreekt ook elke aantoonbare planmatige aanpak met MKBA En ik zie daar gelet op de Krimp en Financiële Crisis ook in de komende 10 jaar geen verbeteringen. Het grensoverschrijdend Nederlands-Duitse bedrijventerrein Avantis van totaal 100 hectaren uit 1997 is anno 2010 slechts schamele 7 hectare verhuurd. Voor 53 hectare zijn er aanbiedingen gemaakt maar dit proces verloopt slepend zonder uitzicht op snelle afwikkeling. De resterende 43 hectare worden uit het bestand gehaald en heeft een andere bestemming gekregen van overwegend Groenvoorziening . Wat een gigantische kapitaal vernietiging in 13 jaar. En dan te bedenken dat dit Bedrijventerrein een van de "trekkers"is voor de aanleg van de BPL. Het daarnaast gelegen bedrijventerrein Trilandis worsteld met de zelfde problematiek. Afs we uitgaan van het huidige inwoneraantal (1.132.000) dan heeft Limburg in 2026 6% minder inwoners en in 2046 19% minder inwoners. Zuid Limburg heeft in 2026 9% minder inwoners dan nu, in 2046 zou dat 22% minder dan nu kunnen zijn. Over dertig j aar heeft Limburg ongeveer een miljoen inwoners, dat is 140.000 minder dan nu. Krimp manifesteert zich gedifferentieerd. Zo zal de potentiële beroepsbevolki ng (20-55 jaar), van bijzonder belang voor het aanbod van arbeidskrachten, veel eerder gaan krimpen dan de totale bevolking. In Zuid Limburg is de krimp in de potentiële beroepsbevolking al in 1995 begonnen. De groep die daadwerkelijk actief is op de arbeidsmarkt, de beroepsbevolking,zal vanaf 2005 gaan dalen in Limburg. Limburg loopt landelijk voor op met de demografische ontwikkeling, maar niet in Europa. In omringende landen (Duitsland) is al sinds een aantal jaren sprake van een dalende bevolking. Zo daalt bijvoorbeeld de bevolking van het "Ruhrgebiet" van nu 5, 3 miljoen 5, O miljoen in 2020 en op langere termijn zelfs 4, 5 miljoen inwoners. De natuurlijke teruggang wordt versterkt door uitgaande migratie. Problemen treden daar vooral op in de kemsteden, waar de sociaal zwakkeren over blijven Vanweg bovenstaande positie is de Nut en Noodzaak voor de aanleg BPL niet onderbouwd en aangetoond.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want

recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Totaal onbegrijpelijk is het feit dat de Gemeente Brunssum in haar Structuurvisie 2025 o.a. de leefbaarheid van Brunssum Noord dus ook het gebied grenzend aan mijn woning speciale kwaliteit qua natuurcompensatie Lucht en geluidhinder maar bij de aanleg van de BPL wordt via de geluidszonering dit compleet te niet gedaan over een breedte van 800 m.Hier werken overheden kompleet langs elkaar heen, waar is de onderlinge coördinatie en sturing door Provincie Limburg?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00903-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Geenen- Helwig E.L.W., Klingstraat 12 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé-keuzes onderzocht. "In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief`. Alternatieven en Varianten Buitenring Parkstad Het Midden- en Zuidelijktrace verdient hernieuwde aandacht en heroverweging t.o.v. De Noordvariant Bij Brunssum wordt het MMA gevormd door het tracé zuidelijk om Brunssum. Dit tracé heeft de minste effecten vanuit de visie Natuur en omgeving. Het zuidelijke tracé scoort ook het beste vanuit de visie Woon-en leefmilieu omdat langs dit tracé de minste woonbebouwing ligt. Verder moet het studie-gebied in Noord Oostflank van Brunssum opnieuw bekenen moeten worden mbt aanwezige infrastruktuur B56n en N580 aansluting op N274 en N276 allemaal aansluitend op A67 en BaB 46 Ruhrgebied en 2e uitbreiding met direkte toegang vanaf viadukt Doenrade N580 direkt met nieuwe aansluitstuk tot A67 . Waardoor op bestaande wegen met geringe aanpassingen en kosten snel en zeker hetzelfde doel kan worden bereikt als in het ontwerp BPL als hoofddoelstelling is aangegeven. Hierdoor worden heel veel Leefbaarheids aantastingen tussen N274 tot aansluiting Nuth A67van Flora Fauna en bewoners gespaard. Maar wel de hoofddoelstelling ontlasting verkeersknelpunten Parkstad, economische ontwikkeling in heel Parkstad en haar Bedrijfsterreinen, Ontwikkeling Oostflank Brunssum met theoristische en rekreatieve ontwikkeling kan per direkt worden uitgevoerd. Dus het hele BPL Budget kan worden besteed voor bovengenoemde alternatieven en dan houden we nog veel geld over en had mogelijk al in vorige eeuw kunnen plaatsvinden. Bij het studie-gebied voor alternatieven m.b.t. Tot aanleg BPL heeft men mijnzinziens geen rekening gehouden met de iets verder gelegen Provinciale wegen N274-N276-N580 en mogelijk gevolgen van de B56n en het eventueel doortrekken van de N580 naar de A67. Uit de telmethodieken lijst van Rijkswaterstaat uit 2008 is heel duidelijk af te liden dat er voor bovengenoemde wegen meer dan voldoende capaciteit aanwezig was om als beste aanwezig alternatieve route op zijn minst aan een nader onderzoek te onderwerpen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04626**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	MER De MER is in verschillende fasen uitgevoerd. Voor de Buitenring, voor de aansluiting van de Buitenring in Nuth en vervolgens is nog een aanvullende MER uitgevoerd. Het is voor ons moeilijk om te achterhalen hoe deze producten zich tot elkaar verhouden en of de MER-Commissie zich voldoende inhoudelijk over het totaalplan heeft kunnen uitspreken. We missen een integraal oordeel van de MER-Commissie. Er is daarom geen sprake van een zorgvuldige en onafhankelijke toetsing, één van de vereisten waartoe de wet volgens het Europese Hof van Jusitie wel verplicht. Verder zijn we van mening dat u onvoldoende rekening hebt gehouden met de opmerkingen van de MER-Commissie die tot tweemaal toe zijn gemaakt en waarin zij haar twijfel uitspreekt over de noodzaak van een 4baans-autoweg in een gebied dat steeds minder inwoners krijgt. Op 7 november 2009 stonden blijkens een artikel in dagblad De Limburger in Parkstad 6000 woningen leeg! Een aandachtspunt is ook dat de indirecte effecten van de weg onvoldoende in kaart zijn gebracht. Een van de belangrijkste redenen om de weg aan te leggen is de economische impuls die hiervan moet uitgaan. Het gebied aan de Oostflank van Brunssum wordt hierbij prominent genoemd. Volgens het provinciale beleid voor bedrijventerreinen moet hier een zwaar vervuilend (categorie 5) industrieterrein komen. Gezien de directe nabijheid van Natura 2000-gebieden (Brunssummer Heide en Teverner Heide) en het natuur- en stiltegebied de Schinveldse Bossen is het de vraag of deze ontwikkeling in combinatie met een autoweg voor deze gebieden niet desastreus uitpakt. In ieder geval had deze cumulatie van effecten in de MER aan de orde moeten komen. Evenmin zijn de effecten van de Buitenring op de aanvoerwegen voldoende onderzocht. Het gaat ons met name om de effecten op de N274 in Schinveld. Dit is nu al een drukke weg die voor aanzienlijke overlast zorgt. Als gevolg van de Buitenring zal deze weg nog meer verkeer aantrekken en de overlast zal verder toenemen. In de MER zijn 3 varianten onderzocht. Een van de varianten, de zgn. tunnelvariant is vanwege kosten meteen al afgevallen. Naar ons oordeel ten onrechte. De kosten voor de Buitenring zijn steeds verder toegenomen en staan in geen verhouding tot het bedrag waarvan bij de eerste MER werd uitgegaan: € 85 miljoen. Nu de kosten inmiddels boven de € 300 miljoen liggen, dringt zich de vraag op of deze tunnelvariant niet een beter alternatief zou zijn. Op andere plekken in Limburg is immers ook voor een tunnel gekozen. Waarom zou dat in de Parkstad niet kunnen? Wat ons bevreemdt is dat bij de overgebleven 2 alternatieven wordt gekozen voor een alternatief dat qua milieu duidelijk slechter scoort. U hebt gekozen voor de Noord-variant terwijl de Zuid-variant voor wat betreft leefbaarheid en milieu minder ingrijpende gevolgen heeft. In een tijd waarin de leefbaarheid in Parkstad uitdrukkelijk als aandachtspunt wordt genoemd (zie advies Commissie Mans/Dijkstal) vinden wij deze keuze onbegrijpelijk. Temeer omdat u daarmee kiest voor een gebied waarvan de leefbaarheid als gevolg van de AWACS-overlast reeds jaren onder druk staat.
Antwoord:	MER fase 1 Voorafgaand aan het opstellen van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001 is een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd voor de BPL. In het MER fase 1 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke corridors (zoekzones) centraal, waarbinnen het tracé van de Buitenring zou kunnen komen te liggen. Op basis van de resultaten uit het MER fase 1 is in het POL2001 een corridor opgenomen voor de Buitenring Parkstad Limburg. Deze corridor is tevens opgenomen in het POL 2006. Het MER fase 1 is positief getoetst door de Commissie m.e.r.. MER fase 2 Binnen de corridor zijn in het MER fase 2 tracéalternatieven ontwikkeld en beoordeeld op hun effecten. Het MER fase 2 heeft van 4 juni t/m 15 juli 2008 ter inzage gelegen. De Commissie m.e.r. heeft het MER fase 2 vervolgens getoetst aan onder meer de Richtlijnen MER, die op 5 dec. 2006 vastgesteld zijn door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Volgens de Commissie m.e.r. was op een aantal punten nog aanvullende informatie nodig om het milieu volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming over de tracékeuze voor de BPL. Deze aanvullende informatie is opgenomen in een 1e aanvulling op het MER fase 2. De Commissie m.e.r. heeft vervolgens een toetsingsadvies uitgebracht over het MER fase 2, inclusief de 1e aanvulling daarop. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat in het MER fase 2 en de 1e aanvulling tezamen de essentiële informatie beschikbaar is voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. Wel geeft zij aan dat voor de besluitvorming over het Inpassingsplan nog niet alle informatie aanwezig is. Vervolgens geeft de Commissie m.e.r. in haar toetsingsadvies aan welke aanvullende informatie zij nog noodzakelijk acht voor de besluitvorming over het Inpassingsplan. Deze aanvullende informatie is opgenomen in een

2e Aanvulling op het MER fase 2, behorende bij het Inpassingsplan.□TN/MER aansluiting Nuth□Parallel aan het opstellen van de 2e Aanvulling op het MER fase 2, is een TN/MER opgesteld voor de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth. Eind 2008 heeft de provincie met de minister van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat de provincie de aansluiting verder uitwerkt en opneemt in het (Ontwerp) Inpassingsplan voor de BPL. □Commisie m.e.r.□Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth onderdeel van uitmaakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwekt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □Opmerking MER-Commissie □In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. plaats de Commissie m.e.r. enkele kanttekeningen bij de onderbouwing van nut en noodzaak voor de BPL. Deze kanttekeningen zijn:□-verwachtingen aangaande bevolkingskrimp en mobiliteit.□- de BPL lost de gesignaleerde problemen gedeeltelijk op.□Op basis van deze kanttekeningen acht de Commissie m.e.r. het niet uitgesloten dat andere oplossingen (zoals verbetering van de bestaande infrastructuur) of een meer sobere uitvoering (bijvoorbeeld in 2x1-strooks) een reëel alternatief zouden kunnen vormen.□De provincie heeft hier invulling aan gegeven door het verkeersonderzoek te actualiseren en daarbij gebruik te maken van de meest recente gegevens ten aanzien van bevolkingskrimp en mobilieit. Uit deelrapport 4A Verkeerskundig onderzoek blijkt dat een vormgeving met 2x2 rijstroken gewenst is vanuit verkeerskundige overwegingen (o.a. verkeersintensiteiten, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid). Daarnaast wordt in deelrapport 3 Toetsing aan doelbereik & MKBA geconcludeerd dat de BPL voldoet aan de doelstellingen en resulteert in een positieve baten-/kostenverhouding. In het rapport wordt geconcludeerd dat de vormgeving met 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/uur hier in zeer sterke mate aan bijdraagt. Op basis van de conclusies uit dit deelrapport acht de provincie nut en noodzaak van de BPL bewezen.□Een aandachtspunt is ook dat de indirecte effecten van de weg onvoldoende in kaart zijn gebracht. Een van de belangrijkste redenen om de weg aan te leggen is de economische impuls die hiervan moet uitgaan. Het gebied aan de Oostflank van Brunssum wordt hierbij prominent genoemd. Volgens het provinciale beleid voor bedrijventerreinen moet hier een zwaar vervuilend (categorie 5) industrieterrein komen. Gezien de directe nabijheid van Natura 2000-gebieden (Brunssummer Heide en Teverner Heide) en het natuur- en stiltegebied de Schinveldse Bossen is het de vraag of deze ontwikkeling in combinatie met een autoweg voor deze gebieden niet desastreus uitpakt. In ieder geval had deze cumulatie van effecten in de MER aan de orde moeten komen.□Bij Geluid en Lucht nagaan of deze ontwikkeling is meegenomen in de modellen (kan natuurlijk ook zijn dat het geen harde autonome ontwikkeling is) □Effecten op de N274 Schinveld□De N274 is opgenomen in de verschillende modellen (verkeer, geluid en lucht) die zijn gehanteerd in de verschillende onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan. De effecten van de BPL op de N274 zijn dan ook meegenomen in deze onderzoeken. (Check door verkeer, geluid en lucht)□Tunnelvariant□De keuze voor een tunnel zou de kosten voor de aanleg van de BPL verder doen stijgen. Daarnaast is het tunneltracé niet alleen afgevallen vanwege de hoge aanlegkosten. Uit het MER fase 2 is gebleken dat het tunneltracé ook het minste bijdraagt aan de gewenste verbetering van de verkeersstructuur. Verder heeft de aanleg van een tunnel tot gevolg dat een groot aantal woningen moet worden geamoveerd. Ook heeft het tunneltracé een groot ruimtebeslag op de mijnbouwkolonie Brunssum (beschermd stads- en dorpsgezicht). De hoge aanlegkosten blijven echter de belangrijkste reden om niet te kiezen voor een tunnel onder het Bodemplein. □Keuze 2 varianten□In het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL heeft de provincie onderbouwd welke afwegingen er mee hebben gepeeld bij de keuze van het voorkeurstracé. Bij Brunssum is het noordelijke tracé opgenomen in het Inpassingsplan op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé) en de als gevolg daarvan verbetering voor verkeer, leefbaarheid, ruimtelijke structuur, economische structuurversterking en toerisme. Daarnaast ontbreekt bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijke tracé bij de gemeente Brunssum, regio Parkstad en waterschap Roer en Overmaas. Daarnaast draagt het noordelijke tracé het meeste bij aan de gewenste ringstructuur.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04696**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tenslotte achten wij het MER-onderzoek tekort schieten omdat op basis van de huidige verkeersprognoses geen rechtvaardiging kan worden gevonden voor een 4baans-autoweg. Er zijn geen of nauwelijks blackspots die de weg noodzakelijk maken. Deze zullen er wel na aanleg van de weg komen. De N274 zal door het vele verkeer en de een stuk onveiliger worden. Dit effect wordt versterkt door het vele vrachtverkeer dat van de weg gebruik gaat maken.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. Deze maatregelen worden niet in het Inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt. Er wordt bekeken in hoeverre de aanpassingen aan de N274 meegenomen kunnen worden in het aanbestedingstraject van de Buitenring. De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring. Aangezien de Buitenring wordt aangelegd volgens de algemeen geldende CROW-ontwerprichtlijnen is er geen reden om aan te nemen dat er blackspots zullen ontstaan na aanleg van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04715**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	MKBA-toets Volgens de MKBA-toets levert de autoweg 180 arbeidsplaatsen, 10% rendement en 30% verkorte reistijd op. We kunnen ons voorstellen dat met de weg 180 arbeidsplaatsen worden gecreëerd. Afgezet tegen de investering vinden we dit echter maar een zeer magere oogst. De andere conclusies zijn volgens ons onjuist. Als we vanuit Brunssum/Schinveld straks naar het centrum van de Parkstad, zijnde Heerlen, willen rijden zal dit zeker niet minder tijd kosten. Ook voor de aansluiting op de A2 (noord-zuid) levert de autoweg voor de inwoners nauwelijks ectra voordelen op. Via de N274 en de nieuw aangelegde Duitse 3baans weg is in een goede aansluiting op de A2 voorzien. Mogelijk dat als we naar Nuth rijden 4 minuten kunnen worden gespaard maar of dit een autoweg rechtvaardigt? Bovendien worden die 4 minuten opgeslokt door de file die straks in Nuth ontstaat. Verder wordt er ook geen rekening mee gehouden dat de inwoners straks naar een van de opritten van de Buitenring moeten rijden. Ook het overbruggen van deze afstand vraagt tijd. Tenslotte willen we er nog op wijzen dat in de MKBA-ïoets geen rekening is gehouden met planschade. Als gevolg van de Buitenring zullen grote gebieden in Parkstad er qua leefbaarheid op achteruit gaan. Dit vertaalt zich in een lagere waarde van de woningen. Inwoners die hierdoor worden getroffen zullen massaal om een planschade-vergoeding vragen. Dit brengt ons op de vraag hoe de steeds verder toenemende kosten van de Buitenring worden gedekt? Wij betwijfelen of er voldoende dekking is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04721**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Rijksbufferzone Tussen Schinveld en Brunssum ligt de zogenaamde Rijksbufferzone. Deze zone beoogt het gebied tegen verdere verstedelijking, waaronder infrastructuur, te beschermen. Deze zone is vanwege de Buitenring verkleind en wat resteert is niet voldoende om de functies die aan de zones zijn toegewezen (extensieve recreatie, natuur, e.d.) uit te oefenen. De Rijksbufferzone en de doelstellingen die daaraan zijn verbonden, zijn naar ons oordeel ten onrechte niet bij de keuze voor de Noord- dan wel de Zuid-variant betrokken.
Antwoord:	In de toelichting op het definitieve PIP zal nader worden ingegaan op de Rijksbufferzone Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04725**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Het gebied rondom Schinveld en met name het gebied waar de Noord-variant is gepland wordt reeds jaren geplaagd door geluidsoverlast van de AWACS-vliegtuigen. De inwoners lijken gehoor te vinden bij het provinciaal bestuur en ook het provinciaal bestuur heeft zijn ongenoegen over de AWACS-overlast uitgesproken. Wrang is het dan om vast te moeten stellen dat net in het gebied waar de mensen de meeste overlast ondergaan een autoweg is gepland. De overlast van deze autoweg wordt bovendien versterkt doordat: Schinveld in feite in een kom komt te liggen, ingesloten tussen N274 en de Buitenring; De heersende windrichting de situatie verergert; Er een verkeersknooppunt bij Schinveld komt te liggen; Gekozen is voor een verhoogde ligging van het tracé bij Schinveld waardoor het geluid onbeperkt kan uitstralen; Van de Buitenring met name een toename van het (zware) vrachtverkeer wordt verwacht; De vele rotondes op de N274 bij Schinveld voor vee! optrekkend en afremmend verkeer zorgen. U neemt ondanks de hiervoor genoemde problemen geen maatregelen om de geluidsoverlast zo laag mogelijk te houden. Hiermee handelt U in strijd met het ALARA-beginsel. Er wordt geen ZOAB gebruikt, er zijn geen geluidsschermen gepland en de maximum snelheidsbeperking wordt niet teruggebracht tot 80 km per uur. Reeds nu blijkt uit metingen van het AWACS-meetpunt aan de Mariabergstraat dat de N274 voor grote geluidsoverlast zorgt (zie bijlage). Er worden vanaf 4-OOu s`ochtends stelselmatig piekwaarden tot 70 db gemeten. Hoog genoeg in ieder geval om van wakker te worden! Recent TNO-onderzoek bewijst dat nachtelijk verkeersgeluid negatieve gevolgen heeft voor de slaap. En slaapverstoring leidt wederom tot gezondheidsklachten! Vanwege deze metingen twijfelen wij aan de uitkomst van de computerberekeningen. En zoals uit uitlatingen van Tweede Kamerleden in het AWACS-dossier blijkt, zijn we niet de enigen (zie bijlage). We zijn om vorengenoemde redenen tegen het inzetten van het instrument van hogere grenswaarden. Nog daargelaten dat we hier een strijdigheid met het provinciaal beleid vaststellen dat erop gericht is om de geluidsoverlast voor de inwoners van Limburg terug te dringen. Dat geluidsoverlast in de Parkstad om bijzondere aandacht vraagt, zien we ook aan de EU-richtlijn Omgevingslawaai waarin de Parkstad is aangewezen tot gebied waar de geluidsoverlast in kaart moet worden gebracht. Doel van deze richtlijn is voorkoming en vermindering van de hinder en andere schadelijke effecten veroorzaakt door geluidsbelasting.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte

van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00904-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 04731

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit De luchtkwaliteit in Parkstad is niet goed. Door de toename van de mobiliteit als gevolg van de Buitenring zal deze kwaliteit verder verslechteren. Uit onderzoek blijkt dat met name kinderlongen gevoelig zijn voor verkeer De verwachte sterke toename van het vrachtverkeer in de directe nabijheid van Schinveld zal dit effect nog versterken. Gegevens over de periode 2001-2004 tonen aan dat astma in Nederland het ergst was in Parkstad met een ziekenhuisopname van 4,9-5,5 per 10.000 inwoners Dit strookt met een NASA-steekproef in 2004 waaruit bleek dat Parkstad de vuilste lucht heeft van heel Nederland. Nederland heeft de EG beloofd dat voor 11 juni 2011 aan de PM1 O-normen en voor 1 januari 2015 aan de NOx jaargrenswaarde zal worden voldaan. De Buitenring doet aan dit streven afbreuk door een toename van de mobiliteit (gereden autokilometers). In dit verband willen we ook wijzen op de "Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland, rapportage 2010" waarin wordt vastgesteld dat de NOx-emissies van vrachtverkeer, vooral op de snelweg, aanzienlijk hoger zijn dan in 2009 ingeschat. Weliswaar zal op sommige plekken de luchtkwaliteit verbeteren maar minder dan wordt aangenomen Mensen zullen zich blijven bedienen van de kortste routes en het verkeer vanuit de Parkstad naar de autoweg zal aanzienlijk zijn en een groot deel van de hiervoor genoemde winst teniet doen gaan. De Buitenring staat naar ons oordeel op gespannen voet met het provinciaal Programma Luchtkwaliteit. Dat als gevolg van de toename van de mobiliteit ook de CO2-uitstoot toeneemt staat buiten kijf. Dit is in strijd met nationaal en internationaal beleid. Het is jammer dat er gekozen is voor een autoweg waarop 100 km/u mag worden gereden. Aangetoond is dat bij een snelheid van 80 km/u de lucht aanzienlijk schoner is. Ook voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt daarom onvoldoende invulling gegeven aan het ALARA-beginsel.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04739**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Volgens de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn mogen de Natura 2000-gebieden alleen worden aangetast als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang. Naar ons oordeel kan het zwaarwegend maatschappelijk belang van een 4baans autoweg niet worden aangetoond. De mitigerende maatregelen zoals verbindingszones, natuurcompensatie, tunnels en bruggen zijn onvoldoende om de aantasting van de natuur op de Teverner Heide en Brunssummer Heide te voorkomen. Niet alleen gaat natuurgebied verloren de Buitenring leidt ook tot versnippering van gebieden. Of zoals in het plan staat: De Buitenring kruist een groot aantal lanen, beken en wegen. Het natuurgebied Schinveldse Bossen. Teverner Heide en Brunssummer Heide zal door de Buitenring aan kwaliteit inboeten. Als daar ook nog de ontwikkeling van het industrieterrein "Hendrik" bij wordt betrokken is de schade zelfs nog groter. We mogen niet vergeten dat toename van de geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit ook hun effect op de Natura 2000 gebieden zullen hebben.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor wat betreft het zwaarwegend maatschappelijk belang ten aanzien van EHS-gebieden

geldt het volgende. In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00904-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04748**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Relatie met het Hendrik-terrein□Hiervoor is reeds op de relatie tussen de ontwikkeling van het Hendrik-terrein en de Buitenring gewezen.□De provincie heeft in haar beleid in het POL (dat onlangs verder is uitgewerkt in het Programma Werklocaties Limburg 2020) vastgelegd dat op het Hendrik-terrein transport/distributie en zwaar vervuilende industrie tot categorie 5 moet worden ondergebracht. Inmiddels is duidelijk is dat de zwaar vervuilende industrie vooral gericht zal zijn op afvalverwerking. Niet alleen genereert deze industrie nauwelijks arbeidsplaatsen ook de impact hiervan op de omgeving is zeer groot. Volgens provinciale stukken uit 2002 moet rekening worden gehouden met een afstand van 1000 meter waarbinnen zware geurhinder kan ontstaan.□Als de Commissie Mans/Dijkstal die zich over de problematiek van de krimp heeft gebogen concludeert dat gemeenten geen nieuwe bedrijventerreinen moeten ontwikkelen en dat er in de Parkstad gewerkt moet worden aan een betere leefomgeving dan begrijpen wij niet hoe de provincie kan blijven vasthouden aan de ontwikkeling van het Hendrik-terrein.□Voor de leefomgeving bij Brunssum en Schinveld zal dit terrein negatieve gevolgen hebben. Voor de aangrenzende natuurgebieden zijn die gevolgen mogelijk nog groter. Aangetoond is dat de ontwikkeling van dit terrein negatieve gevolgen zal hebben voor broedvogels en herpetofauna. Het is mitsdien onontkoombaar dat het aangrenzende Vogelrichtlijn-gebied Teverner Heide hierdoor wordt getroffen.□De cumulatie van deze effecten en die van de Buitenring op genoemde natuurgebieden hadden in de MER moeten worden onderzocht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de

natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Autonome groei van bedrijven en daaraan gekoppelde vraag naar bedrijventerreinen heeft maar een beperkte, indirecte relatie met bevolkingskrimp. Automatiserings- en innovatiecomponenten resulteren op de lange termijn (2020), weliswaar in beperktere mate dan in het verleden, nog in groeiende behoeften aan bedrijventerreinen. Dit geldt in Parkstad met name voor grootschalige kavels voor inderdaad transport/distrubutie en (verwerkende) industrie. Het is geen kwestie van arbeidsplaatsen genereren, maar veeleer van behouden en uitbreiden, aangezien het gaat om reeds in de regio gevestigde bedrijven, die zich moeten kunnen blijven ontwikkelen. Daar komt in deze specifieke situatie nog bij dat in Parkstad met zijn sloopprogramma als gevolg van de krimp en de fysieke aanleg van de Buitenring, juist de verwerkings- en recyclingbedrijven hun verwerkings- en productiecapaciteit moeten vergroten. Tot slot komt hier nog bovenop het een verplaatsingsvraagstuk van bedrijven, die als gevolg van de aanleg van de Buitenring hun huidige locatie moeten opgeven. Dit zijn de redenen waarom in de regionale programmering de provincie blijft aandringen op nieuwe bedrijventerreinruimte voor grootschalige kavels. Welke locatie dat wordt is aan de regio zelf, maar aangezien er nog geen alternatieve locatie(s) door Parkstad en haar gemeenten zijn aangedragen, handhaven we (voorlopig) in elk geval nog de eerder in het provinciale omgevingsplan gereserveerde (her)ontwikkeling van het Hendrk-terrein, c.q. de groeve Mourik.□□De plannen voor het Hendrik-terrein zijn op dit moment nog niet concreet uitgewerkt. Het terrein is zoals hierboven blijkt, gereserveerd. Dit omdat nog onduidelijk is of er überhaupt bedrijven komen en zo ja, welke bedrijven dit zullen zijn. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00904-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 04759

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Leefbaarheid Onderbanken , Dokter Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Handhaving□Voor de milieueffecten en met name geluid is gebruik gemaakt van computermodellen. De praktijk laat zien dat deze modellen het nog weleens mis kunnen hebben. Voorbeelden zoals de wijk de Kitskensberg in Roermond en het gebied langs de A73 in Beesel halen de pers omdat de bewoners veel meer geluidsoverlast te verduren hebben dan op grond van de computermodellen werd aangenomen. Bij de HSL-lijn doet zich eenzelfde probleem voor. Het Nederlands systeem voorziet niet in handhaving. Als de computermodellen niet kloppen dan is niemand die verplicht kan worden om de overlast weg te nemen c.q. te reduceren. In Uw plan wordt hiermee geen rekening gehouden. Dit is naar ons oordeel in strijd met het Verdrag van Aarhus.
Antwoord:	Op grond van de Wet geluidhinder kan de geluidsbelasting worden berekend en gemeten. Het is aan het bevoegd gezag om te bepalen voor welke methode wordt gekozen. In de Wet geluidhinder is niet voorgeschreven dat moet worden gecontroleerd of de geluidsbelasting de grenswaarden overschrijdt nadat het inpassingsplan is vastgesteld. In de toelichting bij het RMV 2006 is opgemerkt dat de geluidsbelasting nauwkeuring kan worden vastgesteld door deze te berekenen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00905-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix P.J.M., Birgitta-Gracht 31 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00905-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix P.J.M., Birgitta-Gracht 31 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00905-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix P.J.M., Birgitta-Gracht 31 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00905-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix P.J.M., Birgitta-Gracht 31 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00905-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendrix P.J.M., Birgitta-Gracht 31 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de BPL niet kunnen rekenen op een breed draagvlak. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een "steekhoudende" zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, iets nog niet bekend was en/of iets nog niet duidelijk was.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag

beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□

Uit het voorgaande blijkt dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid en dat belangstellenden alle onderliggende stukken hebben kunnen inzien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u deze plannen niet in het zomerreces (met ook nog eens een WK voetbal en de Tour de France) ter inzage had gelegd. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat uw keuze voor de periode van het zomerreces een bewuste, strategische keuze is om belanghebbenden alvast op een 1-0 achterstand te zetten. In onze ogen een handelwijze van uw College in strijd met het beginsel van Fair Play.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uw College is van mening dat een (eind)advies van de commissie MER in deze fase alleen maar vertragend kan werken en geen meerwaarde heeft voor de objectiviteit van uw besluitvorming. In de gepresenteerde documenten geeft uw College een reactie op alle door de commissie MER gegeven adviezen, dan wel gemaakte opmerkingen. Uw College vindt het in deze fase kennelijk niet nodig uw reacties en/of opmerkingen door de commissie MER te laten toetsen. Dit zou uw Collega in feite alleen al moeten doen om te bezien of uw College de adviezen en/of opmerkingen van de commissie MER juist heeft geïnterpreteerd. Als argument voor de weigering van de toetsing door de commissie MER noemt uw College de invoering van de Crisis- en Herstelwet. Uw College zet hiermee de commissie MER buitenspel. Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04704**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Verkeer
Zienswijze:	Ons is gebleken dat de Ladder van Verdaas (rapport Ecorys) en uw eigen beleid betreffende de 3 B`s uit uw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PWP) volstrekt onjuist zijn toegepast. Door de onderzoekers is in de MKBA alleen gekeken of één enkele mogelijkheid, een gelijk "oplossend vermogen" heeft als de aanleg van de BPL. Beide "uitgangspunten" hebben tot doel enkel tot de aanleg van nieuwe infrastructuur over te gaan wanneer geen "andere mogelijkheden" effect hebben. Bij die "andere mogelijkheden" is het natuurlijk ook goed mogelijk dat een "combinatie van mogelijkheden" wel tot een oplossing van de geschetste problemen kan leiden. Wij denken hierbij aan een combinatie van "mobiliteitsmanagement", zoals het beter benutten van wegen, verbeteren van openbaar vervoer, het op onderdelen verbreden van wegen, het aanbrengen van werken die de verkeersdoorstroming bevorderen, enz. Ook hier is weer niet voldaan aan het Zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04708**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onze vraag blijft, hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum? Is hier sprake van een geheugenverlies bij bestuurders of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook van een schending van het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kunnen burgers niet meer op de overheid vertrouwen. En dat zou zeer kwalijk zijn.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Uit het voorgaande volgt dat van schending van het vertrouwensbeginsel geen sprake is.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is niet aangetoond. In economische zin. De MKBA maakt wel duidelijk dat er nauwelijks sprake is van enig economische impuls aan de regio, nauwelijks sprake is van een toeristisch recreatieve impuls of de provincie moet van mening zijn dat dit gezocht moet worden in die 180 extra arbeidsplaatsen. Welk deel hiervan wordt ingenomen door de aanleg van de weg is ons niet duidelijk. Kortom: de indirecte effecten zijn op grond van een algemene vuistregel geraamd op EUR 47 miljoen, maar in dit geval zouden zij veel lager uit kunnen pakken, immer niet alle indirecte kosten bijvoorbeeld verkeersmaatregelen en wegaanpassingen die gemeenten nog moeten maken zijn niet meegenomen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00906-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04764

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Daarnaast is er geen tot nauwelijks sprake van het oplossen verkeersknelpunten. Hiervoor willen wij verwijzen naar tabel 3.2 uit de MKBA. Een groot aantal verbetering waren geen knelpunt, een groot aantal verbeteringen lossen het knelpunt niet op, er komt een nieuw knelpunt bij.□De niet opgeloste verkeerstechnische knelpunten zullen separaat moeten worden aangepakt. Ook dat is niet opgenomen in de kosten in de MKBA evenmin als de conclusie dat de N274 verbreed moet worden naar 2x2 strooks weg, als direct gevolg van de Buitenring.□Zie voor niet meegenomen kosten verder bij de indirecte effecten in het rapport van Ecorys.
Antwoord:	Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. □□Deze maatregelen worden niet in het Inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt. Er wordt bekeken in hoeverre de aanpassingen aan de N274 meegenomen kunnen worden in het aanbestedingstraject van de Buitenring. De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring.□ De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. De kosten van aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 00906-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04766

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het gedeelte van de BPL vanaf Nuth (aansluiting A 76) heeft in economisch opzicht geen enkele betekenis ergo werkt averechts. Het industrieterrein "De Breinder" van de gemeente Schinnen wordt slechter bereikbaar vanwege de voorziening voor verkeersuitwisseling die gecreëerd gaat worden nabij Nuth. Het plan.dat nu als alternatief 15 wordt gepresenteerd.□voldoet op geen enkele wijze aan de door het gemeentebestuur van Schinnen geformuleerde uitgangspunten van bereikbaarheid van de kern Schinnen en het bedrijventerrein "De Breinder". Deze uitgangspunten zijn geformuleerd bij het voornemen van Rijkswaterstaat om de op- en afritten van Schinnen te sluiten. Over deze uitgangspunten was met Rijkswaterstaat c.q. het Ministerie van Verkeer etc. overeenstemming bereikt. Wij verzoeken u de voorliggende plannen dusdanig aan te passen, dat deze wel voldoen aan de door het gemeentebestuur van Schinnen geformuleerde uitgangspunten van bereikbaarheid.
Antwoord:	De bereikbaarheid van de kern Schinnen en bedrijventerrein De Breinder is ook in de nieuwe situatie gewaarborgd via een goed werkende aansluiting op de A76 (turboverkeersplein met een zeer hoge afwikkelingscapaciteit) en een nieuwe ontsluitingsweg tussen de aansluiting en Nagelbeek. Zowel de uitgevoerde statische vekeersberekeningen in het verkeersmodel als de dynamische microsimulaties tonen aan dat er geen congestie zal optreden op deze route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij calamiteiten op de A 76 zullen de gevolgen hiervan zijn dat het sluipverkeer door de woonkernen van Schinnen in plaats van afnemen, juist zal toenemen. Maar niet alleen de woonkernen zullen met meer sluipverkeer te maken krijgen, ook het natuurgebied landschapspark "De Graven". De weg langs kasteel Terborg richting de op- en afritten aan de A76 bij Spaubeek en Geleen zal zeer in trek raken. De weg is echter op de toename van het verkeer absoluut NIET berekend.
Antwoord:	Incidenteel is het mogelijk dat verkeersopstoppingen op bijvoorbeeld de A76 zorgen voor een verkeerstoename op parallel lopende wegen. Nieuwe infrastructuur wordt echter ontworpen voor de standaard situatie en niet op eventuele piekdrukte door incidentele gebeurtenissen op het omliggende wegennet. Meer structurele knelpunten op omliggende wegen zijn ook in het verkeersmodel aanwezig en zijn daardoor reeds meegewogen in de gegenereerde verkeersstromen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04777**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Niet alleen bij calamiteiten op de A76 neemt sluipverkeer toe. Verkeer vanuit Hoensbroek naar Sittard w. zal niet(meer) via de Allee rijden maar zal zijn weg zoeken via de Veldgaard en Achter den Hof. Zo kunnen er meer situaties aangehaald worden.
Antwoord:	Incidenteel is het mogelijk dat verkeersopstoppingen op bijvoorbeeld de A76 zorgen voor een verkeerstoename op parallel lopende wegen. Nieuwe infrastructuur wordt echter ontworpen voor de standaard situatie en niet op eventuele piekdrukte door incidentele gebeurtenissen op het omliggende wegennet. Meer structurele knelpunten op omliggende wegen zijn ook in het verkeersmodel aanwezig en zijn daardoor reeds meegewogen in de gegenereerde verkeersstromen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de eerste onderzoeken naar het effect van de BPL is men bij voortduring uitgegaan van een grote economische expansie van de regio door de aanleg van deze weg. Bedrijventerreinen werden gemakkelijker bereikbaar, het vestigingsklimaat zou op excellente wijze bevorderd worden en er werden in de startnotitie en verdere uitwerking aan de zo door krimp en ontgroening geplaagde streek maar liefst 400 arbeidsplaatsen toebedeeld. In de hele voorbereidingsfase is geen Maatschappelijke kosten baten analyse opgesteld. Eerst nu blijkt dat er in de regio een behoorlijke maatschappelijke weerstand bestaat tegen een dusdanig kostenverslindend project heeft de provincie vlak voor de ter visie legging van het inpassingplan alsnog een Maatschappelijke kosten baten Analyse laten opstellen om bij de procedures voor de Hoge Raad niet op dat punt de mist in te gaan. Edoch wat blijkt, van de hele hoge verwachting komt niets uit en gaan liefst 220 banen in rook op. Dat is in mijn ogen een duur betaalde economische expansie. 350 Miljoen euro voor 180 banen dat is bijna € 2.000.000,- euro per baan. Daarbij blijft in ons achterhoofd meespelen de vraag of we straks nog wel mensen beschikbaar hebben om deze 180 banen te bemensen. Bedrijventerreinen hoeven er gezien de krimp beslist niet bij te komen. Opwaarderen van bestaande terreinen is meer dan voldoende voor leegstand. Kijk maar naar Avantis Dat staat nog altijd leeg (wat een kapitaalveriies).
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wat ik niet vermag in te zien is het vasthouden aan de economische ontwikkeling terwijl men weet dat deze regio zwaar te kampen krijgt met ontgroening en vergrijzing.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04790**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ook een economische impuls door betere bereikbaarheid van de toeristische attracties is een utopie. De bedoelde attracties zijn en blijven op een uitstekende wijze bereikbaar, daar doet de BPL niets aan af en voegt er niets aan toe.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In eerdere instantie werd bij de zienswijzen tegen het de Tracénota MER-UVS buitenring Parkstad Limburg evenals tegen het bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé en de concept- Omgevingsvisie Buitenring aangegeven dat de ontsluiting van het beoogde gebied - oostflank van de voormalige Oostelijk Mijnstreek - gemakkelijk gerealiseerd zou kunnen worden via de afslag bij Boen en via de N 297 en de B 56 op Duits grondgebied richting Schinveld -Brunssum - N 274 - naar het bedoelde gebied (zie uitspraak wethouder Geurts onder het hoofdstuk historisch perspectief). Daarmee zouden de (hoge) kosten voor het deel Nuth - Brunssum dat zoals onder economisch nut is aangegeven geen enkele betekenis heeft voor Schinnen - zowel als voor Brunssum bespaard kunnen worden en besteed kunnen worden aan de oplossing van lokale verkeersknelpunten zoals a.o. de Patersweg , die na realisering van de op- en afritten bij de Allee nog vee! drukker gaat worden aangezien al het verkeer - Mariarade, Mariagewanden, gedeelte kern Hoensbroek etc zich via die Patersweg een toegang gaat zoeken tot de BPL, ook al willen de bijgevoegde rapporten ons anders doen geloven.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Overigens is uw constatering dat het deel van de Buitenring tussen Brunssum en Nuth geen enkele betekenis heeft voor Schinnen niet correct. Als gevolg van dit deel van de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth, nemen de verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en maakt dit ook een einde aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het zoeken naar sluiproutes zeker indien de A76 wegens ongevallen etc. dichtslibt zorgt voor verkeersoverlast in dorpse kernen, die daar niet op berekend zijn. De verkeersonveiligheid zal toenemen. Als voorbeeld moge dienen dat als er nabij Spaubeek zich een calamiteit gaat voordoen, het verkeer zich een weg zal zoeken via Nagelbeek naar Schinnen of via Geleen /Puth naar het aangrenzend gebied. Verkeer - inclusief vrachtverkeer - zal gebruik gaan maken van wegen die absoluut niet daarop berekend zijn. Om nog maar niet te spreken van de overlast van aanwonenden ten gevolge van optrekken en afremmen in verband met de verkeersremmende maatregelen die ter plaatse terecht zijn genomen.
Antwoord:	Incidenteel is het mogelijk dat verkeersopstoppingen op bijvoorbeeld de A76 zorgen voor een verkeerstoename op parallel lopende wegen. Nieuwe infrastructuur wordt echter ontworpen voor de standaard situatie en niet op eventuele piekdrukte door incidentele gebeurtenissen op het omliggende wegennet. Meer structurele knelpunten op omliggende wegen zijn ook in het verkeersmodel aanwezig en zijn daardoor reeds meegewogen in de gegenereerde verkeersstromen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De verkeersonveiligheid in de kern van Amstenrade zal dramatisch toenemen. Immers de verkeersprognoses geven aan dat de verkeersintensiteit in de Hoofdstraat (winkelgebied) meer dan zal verdubbelen. Tijdens de voorlichtingssessie werd gesuggereerd om dan van deze weg maar een 30km/u zone te maken. Alsdan wordt echter een schijnveiligheid -30 km/u zone- gecreëerd waar nog altijd veel verkeer doorheen rijdt (meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal). Dit doet afbreuk aan basiskenmerken van een 30 km/u zone. Door deze hoge verkeersintensiteit kan (onder andere) geen optimale oversteekbaarheid op elke willekeurige plek worden gegarandeerd. Dit komt de verkeersveiligheid, met name nabij het winkelgebied in de kern, niet ten goede. Ook vermindert de leefbaarheid. Om daadwerkelijk een maximumsnelheid van 30 km/u te waarborgen zijn veel fysieke maatregelen nodig (drempels / plateaus). Dit betekent hoge kosten. Daarbij ontstaat geluidsoverlast voor aanwonenden vanwege continu optrekkende en afremmende voertuigen. Enkel de Hoofdstraat tot 30 km/u zone omvormen biedt dus onvoldoende oplossing. Gelijktijdig ontstaan dan problemen elders in Amstenrade (en Oirsbeek). Weggebruikers richting de BPL zullen de Hoofdstraat mijden en zich door overige wegen in Amstenrade verplaatsen. Dit zijn veelal woonwijken (erftoegangswegen). Ook hier ontstaat overlast door groeiende verkeersintensiteiten. Naar verwachting spreidt de problematiek zich langzaamaan uit "als een olievlek". Naast enkel de Hoofdstraat zijn dus (fysieke) maatregelen nodig in het omliggende gebied om ook daar de basiskenmerken van een 30 km/u zone te waarborgen. Dit betekent een afname van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonwijken.
Antwoord:	De door u geschetste verdubbeling van verkeer in de Hoofdstraat is niet correct. In de Hoofdstraat in Amstenrade is weliswaar sprake van een toename naar een verwachte toekomstige verkeersintensiteit van ca. 13.500 mvt/etmaal. Dit is een toename van ca. 19% ten opzichte van de toekomsituatie zonder Buitenring. De N581 (Hoofdstraat) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Daarnaast is de Hoofdstraat richting Allee een drukke fietsroute van scholieren die op Sint Jan in Hoensbroek naarde middelbare school gaan. Bij een voorspelde verkeerstoename is de weg onvoldoende toegerust om de veiligheid van de fietsers te waarborgen. Het kruispunt Allee - Hommerter Allee- Hoofdstraat zal nog gevaarlijker worden dan dat het al is temeer omdat met toename van verkeer de overzichtelijkheid sterk verminderd zal worden. In de huidige situatie voorziet het kruispunt Allee / Akerstraat Noord / Trichterweg in fietsoversteken. Uit het huidige ontwerp-inpassingplan blijkt onvoldoende hoe de fietsveiiigheid nabij de nieuwe op- en afritten van de BPL aan de Allee wordt gewaarborgd. Er wordt voorzien in een ongelijke fietsoversteek (fietsbrug). Deze brug komt zo dicht tegen de wijk Achter den Hof aan te liggen dat een doorsteek niet meer dan logisch lijkt. Tegelijkertijd worden fietsers verderop in de Allee (nabij Hagendorenweg) gedwongen extra oversteekbewegingen te maken. Daarbij worden fietsers blootgesteld aan een grotere hoeveelheid gevaar aangezien de intensiteiten op de Allee na realisatie van de BPL fors zullen stijgen.
Antwoord:	Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toekomstige verkeersintensiteit van ca. 20.000 mvt/etmaal in het jaar 2025. Ten aanzien van de verkeerstoename op deze weg, als gevolg van de Buitenring, het volgende. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op de wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenringaansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tot op heden is nog steeds niet duidelijk hoe en waarom er nabij de Allee een zgn. ovotonde gerealiseerd gaat worden. Waarom zadelt de Provincie de inwoners van Amstenrade op met de belasting van de Allee terwijl zij zelf op nog geen 500 meter afstand een (eigen) provinciale weg heeft alwaar óók op- en afritten voorzien zijn. Houdt de "ellende" dan binnen eigen portefeuille en zadel daar dan niet de mensen mee op, die tot op heden nauwelijks of niet in de planontwikkeling zijn betrokken, Of gaat het er om dat de grote gemeente Heerlen het machtswoord heeft gesproken en men in gezamenlijkheid hier niet meer omheen kan? Ook nu weer - zo blijkt uit de media - meent de gemeente Heerlen weer het machtswoord te moeten uitspreken ten aanzien van de voorziening voor verkeersuitwisseling nabij de gemeente Nuth. Ten eigen faveure ziet men die liever verplaatst in zuidelijke richting - dus meer gemeente Heerlen. Hoe het dan met de BPL moet wordt in het midden gelaten. Zo maakt Heerlen zichzelf belangrijker dan het is.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel. Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet. In de toelichting op Inpassingsplan wordt bij de Allee, lokale afwegingen, (pag. 58) toegelicht waarom de aansluiting Allee is vormgegeven als een Haarlemmermeer aansluiting en waarom in het Inpassingsplan ervoor gekozen is de kruispunten te vervangen door een ovatonde. Daarnaast is in de betreffende toelichting (pag. 58) beschreven hoe de invloed op beschermd dorpsgezicht Amstenrade wordt beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de voorspelde verkeerstoename zal de leefbaarheid in de gemeenschap Amstenrade met rasse schreden achteruit hollen. Niet alleen ter plaatse van de Hoofdstraat (met in het verlengde de Provinciale weg Zuid in Oirsbeek) maar ook in gehele onderliggende wegennet, dat gegarandeerd gebruikt zal worden als sluiproute naar de BPL. De prognoses vanuit het ontwerp-inpassingplan scheppen verwarring. Als gevolg van de BPL dalen verkeersintensiteiten op de N276, de N581 en de Hommerter Allee. Toch stijgen intensiteiten op de Allee fors. Dit is niet verklaarbaar en binnen het plan ontbreekt verdere onderbouwing. Met andere woorden, uit de stukken blijkt onvoldoende waar voertuigen vandaan komen die uiteindelijk op de Allee belanden en welke de redenen hiervoor zijn. Ondanks dat prognoses dit niet laten zien is het een logisch gevolg dat doorgaand verkeer zich door de gemeente Schinnen gaat verplaatsen op het moment dat de BPL er ligt. Dit is zeker het geval op het moment dat de op- en afritten van de A76 ter hoogte van de kern Schinnen komen te vervallen. Dan zal verkeer vanuit Schinnen zich via de Hommerter Allee naar de op- en afritten aan de Allee verplaatsen. Dat betekent dus toename van verkeer in plaats van afname zoals het rapport ons wenst te doen geloven.
Antwoord:	U constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek. Het is ons onduidelijk waarop u uw veronderstelling baseert dat de door ons gehanteerde verkeersprognoses niet correct zijn en dat het onderliggend wegennet in Schinnen juist zwaarder zou worden belast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04838**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Dat ten gevolge van het toenemende verkeersaanbod op de Allee de verkeersonveiligheid zal toenemen behoeft geen betoog. Vandaar dat er dus ook een aanpassing van de weg is voorzien. Ik kom daar in het kader van de ruimtelijke inpassing nog op terug. Door de verkeersaanzuigende werking zal in de gehele omgeving de verkeersonveiligheid toenemen zeker omdat de wegen gewoon niet berekend zijn op deze verkeerstoename. Er zullen maatregelen moeten worden getroffen, die zoals gedeputeerde Driessen kenbaar maakte door de lokale partijen moeten worden betaald. Dit is natuurtijk mooi weer spelen over de ruggen van mensen die niet eens om deze weg gevraagd hebben. Waarom worden er niet verkeersmaatregel inclusief bewegwijzering getroffen die bij het kruispunt N 285 en de N 276 (nabij kasteel Doenrade) dat het verkeer naar de BPL zodanig leidt dat in elk geval de kernen Oirsbeek en Amstenrade worden ontzien? Hiervan is in het plan niets terug te vinden.
Antwoord:	De provinciale weg N276 kan inderdaad ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het leefmilieu wordt op een niet toelaatbare wijze negatief beïnvloed. Daar waar eerst sprake was (en nog is) van lieflijke dorpen in een glooiend landschap moeten we ons gaan afvinden met harde inbreuken op het landelijk karakter door landschapsvervuiling en bijna Amerikaanse toestanden voor de afwikkeling van het verkeer. Ik doel hierbij op het verkeersplein nabij Nuth, dat op liefst 6 meter hoogte komt te liggen, en de ovotonde nabij de Allee in Amstenrade. Dan spreek ik nog maar niet over het op ontoelaatbare wijze realiseren van de BPL op (veel te) korte afstand van woonkernen, zoals bij Vaesrade en bij het Amstenraderveld. Ook de aantasting van het zo kostbare groen van ons "bronsgroen" Limburg mag niet uit het oog verloren worden. Flora en fauna zullen zwaar te lijden krijgen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ter wering van overlast van geluid worden op diverse plaatsen geluidsschermen geplaatst om maar binnen de wettelijk toegestane norm (50 db) te blijven. Om dicht bij huis te blijven, tussen de Hommerterweg en Allee zien we dat er zich een opening bevindt tussen de 2 geplande schermen dit kan leiden tot een plotselinge hoge geluidsproductie die tot grote overlast kan leiden. In de planvorming wordt hier onvoldoende rekening mee gehouden. Wij stellen voor dat u de betreffende geluidschermen op elkaar laat aansluiten. Dit heeft tevens een positief effect op het aanzicht ter plaatse. Nabij de Streekstraat komt richting die straat ook een scherm terwijl er aan de overkant van de BPL een huis op zeer korte afstand staat. De kans dat er zich een op en neer gaande golfbeweging van geluid gaat ontwikkelen die met name in het bedoelde huis tot overlast zal gaan leiden. Nabij de woning Oudestraat 6 wordt in het onderzoek aangegeven dat een hogere grenswaarde van 53 dB(A) noodzakelijk is. Een overtreding dus van de norm. Uit de stukken blijkt onvoldoende met welke verkeersintensiteiten is gerekend (nieuwe op- en afritten en ovotonde) om deze geluidsbelasting juist te kunnen inschatten. Ter plaatse zullen zwaarder geluidswerende voorzieningen dienen te worden getroffen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04847**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er is bovendien in het geheel geen rekening gehouden met de cumulatie van het door de weg te produceren geluid en de geluidsoverlast van de AWACS die juist zijn opstijgroute heeft boven het gebied begrenst door de Hommerterweg en de Brunssummerweg. In voorkomende gevallen zal de geluidsoverlast beduidend boven de wettelijke norm uitstijgen. Ten aanzien van dit onderdeel wijzen wij uw College nog op de niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat de geluidsoverlast door deze radarvliegtuigen in deze regio al de kritieke en maximaal toegestane norm voor geluidshinder overschrijdt en dat er (nog steeds volgens dit rechtsorgaan) in deze regio geen nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten meer mogen worden aangelegd. Wij verzoeken uw College dringend met deze uitspraak van de Raad van State rekening te houden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Overigens ziin de opgevraagde cijfers met betrekking tot de huidige geluidsbelasting, zoals gevraagd in de voorlichtingsbijeenkomst met de raad van de gemeente Schinnen, nog steeds niet vertstrekt.
Antwoord:	Alle informatie die aan het Inpassingsplan ten grondslag is gelegd, heeft ter inzage gelegen en is digitaal ter beschikking gesteld. De besluitvorming is gebaseerd op de ter inzage gelegde documenten. Eenieder heeft hiervan kennis kunnen nemen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Over de fijnstofbelasting ten gevolge van het verkeer over de BPL worden nergens concrete□cijfers weergegeven. Tijdens de voorlichtingssessies wordt daar nogal zweverig over gedaan, zo in de trant van "och meneer de fijnstof wordt ten dele opgenomen door de aarden wallen die her en der worden gerealiseerd" en "overigens als de fijnstof omhoog gaat wordt die onmiddellijk door de wind verstrooid". Vergeten wordt dat ook juist weer in het gebied begrensd door Hommerterweg en Allee een cumulatie plaatsvindt. De vliegtuigen van AWACS produceren op betrekkelijk geringe hoogte een onmetelijke hoeveelheid van fijnstof die nu nog vermeerderd wordt door de fijnstof veroorzaakt door het verkeer over de BPL.□Ook hier wordt in de plannen op geen enkele wijze aandacht aan besteed.□Arme omwonenden van de BPL ter plaatse!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04861**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Naar het kasteel toe is een oprijlaan (ALLEE) gelegen, met daarlangs drie rijen monumentale en beeldbepalende eiken. Een groot gedeelte van deze Allee is verhard en vormt al jaren de doorgaande weg van Oirsbeek via Amstenrade naar Hoensbroek. In tegenstelling tot wat de voorlichters van uw Provincie tijdens de inloopdagen beweerden, zijn de eiken langs de Allee niet ziek. In opdracht van de gemeente Schinnen (beheerder sinds 2006) voerde een gerenommeerd boomverzorger voorjaar 2010 nog "onderhoudswerkzaamheden" (snoeien, opschonen enz.) aan deze bomen uit. Daarbij is niets van een ziekte van deze bomen gebleken. Een ander door ons geconsulteerd (Europees gecertificeerd) boomverzorger stelt eveneens dat deze eiken in een prima staat van gezondheid verkeren. Volgens deze zijn de eiken zelfs van een bijzonder, niet alledaags voorkomend, soort. Op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) hadden wij dan ook graag inzage in het rapport van een gecertificeerd boomverzorger waarin de ziekte van de bewuste eiken werd vastgesteld.
Antwoord:	Of de bomen ziek zijn of niet, is niet van doorslaggevend belang. De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04863**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Door de amputatie, de verbreding en de verhoging van de Allee naar 2 meter boven het maaiveld, worden het aanzicht en het uitzicht, evenals de authenticiteit van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade ernstig verstoord dan wel aangetast. De bestemming Waarde-archeologie die nu is opgenomen, is te algemeen en grijpt niet specifiek terug op de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht van Amstenrade.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. □In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.□□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Niet is duidelijk uit de plantekeningen en de toelichting in welke mate door verkeersvoorziening (verkeerslichten, verkeersborden en richtingaanwijzingen) het zicht op het Beschermd Dorpsgezicht, dat so wie so al ernstig beschadigd wordt door de verhoging van 2 meter van de Allee, nog verder aangetast wordt. Weer een incompleetheid van de stukken! Een en ander valt te rubriceren onder onzorgvuldig bestuur.
Antwoord:	In de toelichting op het Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg wordt bij de Allee, lokale afwegingen, (pag. 58) toegelicht waarom de aansluiting Allee is vormgegeven als een Haarlemmermeer aansluiting en waarom in het Inpassingsplan ervoor gekozen is de kruispunten te vervangen door een ovatonde. Daarnaast is in de betreffende toelichting (pag. 58) beschreven hoe de invloed op beschermd dorpsgezicht Amstenrade wordt beperkt. Zaken als verkeersborden en richtingaanwijzingen worden in een Inpassingsplan niet beschreven en zijn derhalve niet opgenomen in de onderzoeken.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Waarom zou in dit geval wel door de rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed vergunning verleend worden voor de aanpassing van de Allee. Immers toen de gemeente Schinnen een rotonde wilde aanleggen ter hoogte van het punt waar de Allee overgaat in Hoofdstraat en kruist met de Hommerter Allee werd geen toestemming verleend omdat zulks een aantasting zou betekenen van de nog aanwezige historisch infrastructuur ter plaatse. De Allee maakt daar wel deel van uit!!□Ook hier weer, er zijn geen stukken voorhanden waaruit blijkt dat ter zake contacten zijn geweest met de Rijksdienst voor het Cultureel erfgoed. Dit valt eveneens te rubriceren onder onzorgvuldig bestuur.
Antwoord:	Ten behoeve van een goede inpassing van de Buitenring ten opzichte van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade wordt de Buitenring verdiept aangelegd. In het overleg d.d. 23 juli 2010 tussen een vertegenwoordiger van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en enkele van onze medewerkers is door de vertegenwoordiger aangegeven dat ingestemd kan worden met de huidige ligging van het tracé voor de Buitenring, de uitgewerkte aansluitvorm en het basisplan voor de landschappelijke inpassing mits daarvoor de nodige voorschriften in het Inpassingsplan worden opgenomen. De uitkomsten van dit overleg zijn in een verslag vastgelegd. Bij de vaststelling van het Inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting werd aangegeven dat ten aanzien van kasteel Reimerstock maatregelen werden getroffen om het rijksmonument te ontzien. Op mijn vraag waarom er in dat geval wel ontzien werd en bij het Beschermd Dorpsgezicht - dat dezelfde status heeft als een beschermd rijksmonument - niet werd tot op heden geen antwoord gegeven. Dit is tegenstrijdig handelen. Is dit een gevolg van het machtswoord van de gemeente Heerlen? Zo ja dan valt dit te rubriceren onder detournement de pouvoir.
Antwoord:	Wij gaan er vanuit dat reclamant kasteel Reijmersbeek bedoeld. In de toelichting van het Inpassingsplan is een dergelijke passage in relatie tot kasteel Reijmersbeek niet opgenomen.□Met betrekking tot het beroep op het gelijkheidsbeginsel van reclamant merken wij het volgende op.□Bij het ontwerp van de Buitenring Parkstad Limburg is het Kasteel Reijmersbeek en omgeving zoveel mogelijk gespaard zoals dat ook het geval is bij landgoed Amstenrade. Overigens ondervindt ook het landgoed Amstenrade gevolgen van de BPL. □Voor zover reclamant vreest voor aantasting van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, merken wij op dat ten behoeve van dit dorpsgezicht in het Inpassingsplan passende beschermde bepalingen zullen opnemen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit artikel 3.26 lid 1 Wro blijkt dat de gemeenteraad had moeten worden gehoord in het kader van de vaststelling van het inpassingplan. Vanwege het uitblijven van horen kan worden aangenomen dat op onvoldoende wijze met de belangen van met name het Beschermd Dorpsgezicht rekening is gehouden en dat daardoor het inpassingsbesluit op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Ook het provinciale belang van de aanleg van de Buitenring op of langs Schinnens grondgebied is onvoldoende gebleken in de ruimtelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het PIP.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.□□De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied□vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” □ Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang.□ Bij brief d.d. 12 augustus 2008 is de gemeenteraad van de gemeente Schinnen gehoord over het voornemen van de provincie Limburg om een inpassingsplan op te stellen. De gemeenteraad is tot 1 november 2008 in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke reactie over ons voornemen kenbaar te maken. Bij brief d.d. 29 oktober 2008 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schinnen gereageerd op het voornemen van de provincie. Daarmee is aan de wettelijke verplichting voldaan. □□Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft consequenties voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. □In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende

bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden' geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□□Voorstel: de zienswijze op het onderdeel rekening houden met belangen beschermd dorpsgezicht deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□□□□□□

Hoofdzienswijze: 00906-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04876

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van het rayon Meerssen, Schinnen en Stein is van mening dat de ruimtelijke kwaliteit van Schinnen en die van het Beschermd Dorpsgezicht in het bijzonder onnodig worden aangetast. Met name worden genoemd de Allee en de Kloosterberg/Brunssummerweg. De ter inzage liggende stukken zijn onvoldoende om een juist beeld te krijgen van de toekomstige situatie en geven onvoldoende garantie dat de gestelde uitgangspunten (goede landschappelijke inpassing, behoud van de ruimtelijke kwaliteit en het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade in het bijzonder) zullen worden waargemaakt.
Antwoord:	In het Omgevingsplan zijn de maatregelen beschreven om binnen de programmatische uitgangspunten tot een goede landschappelijke inpassing te komen.□De maatregelen bestaan uit een aantal elementen:□1.□De keuze voor een verdiepte ligging van de Buitenring. □Aanvankelijk was het de bedoeling de Buitenring verhoogd aan te leggen, de Allee zou dan de Buitenring op maaiveld kruisen. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap tussen het beschermd dorpsgezicht en de bebouwingsrand van Brunssum en Hoensbroek niet te verstoren is ervoor gekozen de Buitenring verdiept aan te leggen. Over het grootste deel van het trace bedraagt de diepteligging ruim 6 meter. Omdat het maaiveld ter hoogte van de Allee echter enkele meters lager ligt dan langs de rest van het trace kan de Buitenring hier slechts 4 meter worden verdiept. □2.□De toepassing van steile taluds en verticale wanden. □Om ruimtebeslag van de Buitenring zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om de taluds uit te voeren als steil talud (2:1). Tussen de op- en afritten en de hoofdrijbaan worden verticale wanden toegepast. □3.□Inpassing ovotonde□Om het ruimtebeslag van de aansluiting te beperken is gekozen voor de toepassing van een ovotonde. De ovotonde en de aansluiting op de Allee zijn zodanig gedimensioneerd dat het verwachten verkeersaanbod van en naar Amstenrade op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Omdat de buitering ter plaatse van de kruising met de Allee slechts 4 meter diep ligt moet de ovotonde 2 meter boven maaiveld worden gelegd. In de richting van Hoensbroek naar Amstenrade loopt het maaiveld af. Langs de buitenring loopt het maaiveld aan beide zijden op. De overgangen van de ovotonde naar het maaiveld krijgen een vloeiend verloop.□□In aanvulling op bovenvermelde maatregelen is in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed d.d. 23 juli 2010 een reeks uitgangspunten vastgesteld voor de inrichting van de aansluiting. Deze afspraken zijn vastgelegd in een verslag van dit overleg. In de toelichting op het omgevingsplan worden de afspraken met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed opgenomen.□□Voor de volledigheid merken wij met betrekking tot het beschermd dorpsgezicht op dat ten behoeve hiervan in het Inpassingsplan passende beschermende maatregelen zullen worden opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00906-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leblanc J., Achter den Hof 50 6436EH te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Op grond van artikel 6.1 Wro is het inpassingplan een planschadegevoelig besluit. In lid 2□sub a is neergelegd dat ook een bepaling van een inpassingplan voor planschade in□aanmerking kan komen.□Op voorhand valt daarom niet in te schatten in hoeverre het provinciale inpassingplan kan□worden aangemerkt als een planschadeveroorzakend besluit en of de gemeente Schinnen of□bepaalde Schinnense inwoners recht hebben op een planschadevergoeding. Planschade is□niet bedoeld ter compensatie van kosten die voortvloeien uit het inpassingplan (wegens□bijvoorbeeld omleggen van wegen en infrastructuur). Planschade is slechts bedoeld in gevallen waarin door het besluit (bepalingen van het inpassingplan) aantoonbare waardedaling van (gemeentelijke of particuliere) eigendommen of inkomstenderving (bijvoorbeeld huur of omzet) wordt veroorzaakt. Dergelijke waardedaling/inkomstenderving□kan in bepaalde gevallen op voorhand worden gecalculeerd. In die gevallen kan met de□besluitnemer (Provincie) een vergoeding worden overeengekomen om de waardedaling□"anderszins te verzekeren" (d.w.z. te `compenseren`).□Gevraagd wordt dan ook dit aspect nader inzichtelijk te maken en een compensatieverzoek□aan de daarvoor in aanmerking komende omwonenden te doen wegens te verwachten□planschade. Dat komt tot op heden niet voor in de stukken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00907-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00907-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00907-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00907-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00907-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt woont midden in en langs beschermde natuurgebieden met een prachtig uitgestrekt uitzicht over weilanden. Het gebied wordt gekenmerkt door een wandelgebied waar sporadisch verkeer komt en hoofdzakelijk rustgevende stilte heerst. Cliënt heeft reeds eerder een zienswijze ingediend tegen startnotitie Tracénota/MER Aansluiting Nuth. Ten opzichte van de eerdere plannen is het definitieve Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg voor cliënt nog nadeliger geworden. De bestemmlngsgrens is in het huidige ontwerpplan op 40 meter van de woning van cliënt gesitueerd. Ingevolge de plannen zal cliënt na aanleg van de bultenrlng geconfronteerd worden met een vierbaansautoweg op 40 meter afstand van zijn woning.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In aanvulling daarop geldt dat om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen is verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende)

aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij kunnen niet ontkennen dat het gebied een andere uitstraling zal krijgen ten gevolge van de aanleg van de Buitenring zoals thans in het inpassingsplan voorzien. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00908-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04714

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt is van mening dat mede gelet op de geprognosticeerde bevolkingskrimp van Parkstad Limburg (260,000 inwoners naar < 200.000) en het huidige gebruik van de bestaande regionale ontsluitingsweg er in het geheel geen noodzaak bestaat voor de aanleg van voornoemde vierbaansautoweg. De knelpunten in de 50 km-zone zouden kunnen worden opgelost aan de hand van doortrekking van de 80 km-zone Randweg vanaf de Algemene Begraafplaats richting Hommerterweg als tweebaansweg met 80 km zone.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidshinder Het een en ander zal een enorme verhoging van de geluidsbelasting met zich mee brengen in die zin dat de geluidswaarde met 9 decibel wordt verhoogd (van 32.18 naar 41.02) door geen of verkeerde geluidswerende voorzieningen. Een verhoging van 3 decibel leidt tot een verdubbeling van de hinder. Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek (zie Bijlage) blijkt dat voor Vaesrade de situatietekeningen zijn opgenomen in het akoestisch onderzoek echter zijn de hoogste belaste woningen aan de Rozenstraat niet op de tekening aangegeven. Uit het onderzoek blijkt tevens dat in eerder onderzoeken hogere geluidswaarden zijn gebleken (>58 db). Het is totaal niet duidelijk en inzichtelijk of de gestelde feiten inzake de geluidswaarden wel juist zijn. Duidelijkheid hieromtrent Is gewenst. In het Inpassingsplan wordt gesteld dat om de geluidshinder voor de kern Vaesrade te verminderen ervoor gekozen is om aan de noordzijde van de Buitenring een wal aan te leggen. De wal is bedoeld voor visuele hinder en wordt 2 meter hoog. Aan de zuidzijde is een natuurscherm van 3 meter hoog gepland. Cliënt meent dat voornoemde geluidswerende maatregelen in onvoldoende mate bijdragen aan de benodigde geluidswering aldaar. Cliënt verzoekt u wanneer u het met het voornoemde niet eens bent dit gemotiveerd en onderbouwd te weerleggen. Ook vreest cliënt voor een toename van overlast in het algemeen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04728**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Cliënt vreest aantasting van zijn woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Client vreest waardevermindering van zijn eigendom.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het Inpassingsplan is er voor gekozen het bestaande tracé (regionale ontsluitingsweg 80 km zone) 250 meter richting Vaesrade op te schuiven daar er is gekozen voor de milieuvariant MMA-mens ten gunste van de inwoners van Hoensbroek. Cliënt stelt dat de milieuwaarden vergeleken worden met het eerder ingediende en door het MER afgewezen voorkeurstracé en niet met de huidige situatie. Hetgeen niet juist Is.
Antwoord:	Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Overigens is de bewering dat het voorkeurstracé door het MER is afgewezen niet juist. Het MER heeft tot doel de besluitvorming te ondersteunen door de effecten van de verschillende alternatieven op de omgeving en mens in beeld te brengen. Bij het bepalen van het voorkeurstracé neemt de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) echter ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak mee. Om deze reden wijkt het voorkeurstracé op onderdelen af van het MMA. In het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL heeft de provincie gemotiveerd op welke onderdelen afgeweken wordt van het MMA.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt stelt zich op het standpunt dat de werkwijze van de Provincie Limburg onzorgvuldig is gebleken en in strijd is met artikel 3:2 en 3:46 van de Awb. Voornoemde is met name van toepassing op de keuze voor de tracés. Duidelijk is dat het nieuwe tracé langs Vaesrade de meeste effecten op de natuur, landschap en cultuurhistorie heeft. In het Inpassingsplan is beschreven dat de Provincie daar waar ecologische conflictrijke zones bestaan of zijn te verwachten, bestaande doorsnijdingen worden gebruikt. Nergens blijkt uit dat voornoemde toets is gehanteerd. Het voornoemde is op geen enkele wijze Inzichtelijk gemaakt dan wel□nader onderbouwd. Bij de definitieve keuze van het tracé dient in de motivering te worden Ingegaan op het voorgaande. De Randweg tracé Hoensbroek en Vaesradertrace zijn niet gelijkwaardig.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt heeft een aantal gronden gepacht van de Provincie Limburg (zie Bijlage). In de huidige situatie zijn deze gronden bereikbaar via landbouwwegen. Na aanleg van de bultenrlng zullen deze gronden niet meer bereikbaar zijn. Er is een alternatieve route beoogd, maar uit navraag bij de Provincie is gebleken dat het onzeker is of deze route ook daadwerkelijk zal worden aangelegd. Cliënt verzoekt dan ook de weilanden achter de Rozenstraat bereikbaar te houden middels de op de bijlage aangegeven groene nieuwe landbouwroute (Bijlage).
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg. Ook na aanleg is uitgangspunt dat percelen ontsloten zijn. De provincie zal hiertoe, in overleg met u, kijken naar passende oplossingen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00908-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	CNV Vakcentrale , Tiberdreef 4 3561GG te Utrecht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënt stelt zich op het standpunt dat er in het geheel sprake is van een onjuiste en onvolledige belangenafweging. Het is in het geheel niet duidelijk en onderbouwd waarom het Vaesradetracé het aan te leggen tracé moet zijn in vergelijking met de andere mogelijkheden en waarom aan de bezwaren van cliënt minder gewicht zou moeten worden toegekend.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00909-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gildeman A.G., Caecilia-Gracht 21 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00909-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gildeman A.G., Caecilia-Gracht 21 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn droom brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00909-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04705**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gildeman A.G., Caecilia-Gracht 21 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aan leg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van de uitlaatgassen en fljnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00909-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gildeman A.G., Caecilia-Gracht 21 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00909-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04711**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gildeman A.G., Caecilia-Gracht 21 6465EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuinbuurt en wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doen beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00910-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00911-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04733**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Borren - Verstappen T.H., Pastoor Schijnsstraat 3 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00911-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Borren - Verstappen T.H., Pastoor Schijnsstraat 3 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade Heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00911-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Borren - Verstappen T.H., Pastoor Schijnsstraat 3 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00911-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Borren - Verstappen T.H., Pastoor Schijnsstraat 3 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00911-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Borren - Verstappen T.H., Pastoor Schijnsstraat 3 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04737**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00912-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04738

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04761**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Het Omgevingsplan is is nauw overleg met de Gemeenschappelijke Welstands Commisie (GWC) tot stand gekomen. De GWC heeft het Omgevingsplan vastgesteld. Daarmee vormt het Omgevingsplan voor de provicie het uitgangspunt voor de aanleg en de landschappelijke inpassing van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	In het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) is de realisering van de inpassingsmaatregelen die zijn beschreven in het Omgevingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Het Omgevingsplan is echter niet als welstandsbeleid vastgesteld omdat de bevoegdheid daartoe bij de gemeenteraden berust. De Gemeenschappelijke Welstandscommissie heeft positief advies uitgebracht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04778**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.□Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04785**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04786**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04788**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00912-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00913-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moonen R.A.P., Nierhoven 13 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00913-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moonen R.A.P., Nierhoven 13 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast en schade aan gebouwen en opstallen te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00915-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Denis T.L.J., John Erkensstraat 17 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur met zeldzame fauna en flora, onze rustige en bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00915-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04772**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Denis T.L.J., John Erkensstraat 17 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is zeer goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00915-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Denis T.L.J., John Erkensstraat 17 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00915-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Denis T.L.J., John Erkensstraat 17 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van onze woning danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00915-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04784**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Denis T.L.J., John Erkensstraat 17 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust, o.a. door geluidshinder, in onze tuin, buurt en□wijk ernstig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënte gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04807**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moet worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënte is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing op van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemerskümaat van de regio.□Cliënte wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënte is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat door de BPL.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit is een direct gevolg van de kostenbesparingen voor het bedrijfsleven. □Dit zijn bovendien arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04832**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënte wijst erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënte wijst erop dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënte wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een brutoeffect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. De toename van het aantal arbeidsplaatsen is een gevolg van het licht grotere zoekgebied en van de lagere transportkosten voor bedrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënte wijst erop dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënte is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Cliënte wijst erop dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt.
Antwoord:	Uit het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de Buitenring voldoet aan de doelen van versterking vestigings- en ondernemersklimaat. De Buitenring creëert als gevolg van lagere transportkosten voor bedrijven en de (bescheiden) positieve effecten op de regionale arbeidsmarkt naar verwachting circa 180 extra arbeidsplaatsen bij bedrijven in Parkstad Limburg. De Buitenring biedt daarnaast, weliswaar beperkt, mogelijkheden voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04860**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënte ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënte wijst erop dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënte stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Een eventuele toekomstige herinrichting van deze lokale wegen, die afgestemd is op de lagere belasting, is een zaak van de liokale wegbeheerders en valt buiten de scope van het project Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënte erop dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënte wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de begrip Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Het is ons onduidelijk waar de indiener haar veronderstelling op baseert dat het een fenomeen is dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënte wijst erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming□voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënte is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënte op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Dit rapport wordt veronderstelt bekend te zijn bij u.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten ggoed komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling.□□De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit.□Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënte wijst er ook op dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt erkend dat de BPL opzettelijk als 100 kilometer weg wordt gerealiseerd, omdat er anders een reële kans is dat weggebruikers toch meer geneigd zijn om gebruik te gaan maken van het interne wegennet. Dit toont ook aan de interne bereikbaarheid bepaald niet slecht is en derhalve voldoet aan de behoefte van de weggebruikers.
Antwoord:	Het feit dat er een kans bestaat dat weggebruikers toch gebruik maken van het onderliggend wegennet in geval van een Buitenring met een maximumsnelheid van 80 km/u, duidt er niet op dat de interne bereikbaarheid niet slecht zou zijn, zoals indiener veronderstelt. Wel duidt dat erop, dat de Buitenring in dat geval onvoldoende oplossend vermogen heeft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is. In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënte is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte wijst erop dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS laat inderdaad niet wat het aandeel van Aken is in de totale reistijdwinsten van de Buitenring. Naar verwachting betreft het een substantieel deel van de reistijdwinsten. Het rapport van ECORYS laat onder meer op pagina 36 en 38 zien dat de reistijdwinsten in absolute zin voor sommige verbindingen oplopen tot circa 4 tot 6 minuten. Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.□□ In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom□afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen□stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NO2, PM10 en CO2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af.□Cliënte wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is.□Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënte wijst er ook op dat de waarden NO2, PM10 en CO2 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toeneemt als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënte in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Cliënte stelt zich voorts op het standpunt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de gezondheid van cliënte.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënte is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbeterd als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënte is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA). Cliënte heeft in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doeïbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënte maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënte van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënte gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen zich door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënte vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De ringweg wordt aangelegd ten zuiden van het perceel van cliënte. Thans ligt er ten zuiden van het perceel van cliënte een brede buffer bestaande uit een brede en weelderige groenstrook, een fietspad en nog een groene strook. Vervolgens ligt er een weg. Op basis van het thans voorliggende inpassingsplan verandert deze situatie wezenlijk. De brede groene buffer verdwijnt geheel. Cliënte heeft het inpassingsplan zodanig begrepen dat de situatie als volgt zal veranderen. Recht achter het perceel van cliënte komt een ventweg te liggen. Vervolgens zal er een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter worden gerealiseerd. Achter dit scherm zal de ringweg worden gerealiseerd. In dit kader wenst cliënte bij uw college onder de aandacht te brengen dat de woning van cliënte hoger is gelegen dan de locatie waar de ringweg komt te liggen. Dit hoogteverschil bedraagt ongeveer vier meter. Cliënte stelt zich op het standpunt dat er twijfels zijn over het standpunt van de provincie dat deze aanpassing (een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter) voldoende waarborgen biedt om aan het wettelijk voorgeschreven geluidsniveau te voldoen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. In het akoestisch rapport is rekening gehouden met hoogteverschillen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van de ventweg welke wordt aangelegd evenwijdig aan de ringweg wenst cliënte het volgende bij uw college onder de aandacht te brengen. Verkeer afkomstig vanuit de Grachterstraat richting Locht om de N281 te bereiken, zal deze ventweg gebruiken. Om de ringweg te gebruiken moet men immers eerst richting Kerkrade rijden omdat daar de dichtstbijzijnde oprit op de ringweg wordt gerealiseerd. Het verkeer op deze ventweg zal aldus dramatisch toenemen. Gezien het gegeven dat de thans bestaande groene buffer verdwijnt en de nieuwe ventweg buiten een mogelijk te realiseren geluidsscherm is geprojecteerd betekent dit een toename van de geluidshinder voor cliënte.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek is het effect van de nieuwe ventweg op de omgeving onderzocht. Omdat sprake is van de aanleg van een nieuwe weg moet worden getoetst aan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Het onderzoek toont aan dat de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de aansluiting van de Dentgenbachweg op de Hamstraat gaat men in het plan nog altijd uit van een aansluiting op de B258n. Ten aanzien hier wil cliënte bij uw college onder de aandacht brengen dat deze aansluiting zeer onwaarschijnlijk zal zijn gelet op de besluitvorming aan Duitse zijde. Dat uw college zonder rekening te houden met de besluitvorming aan Duitse zijde getuigt van onzorgvuldig handelen van uw college.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Derhalve is de besluitvorming zorgvuldig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00917-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Slokkers D., Agatha-Gracht 10 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Dit geldt ook voor wat betreft verontreinigde gronden. In de omgeving van cliënte is op diverse plekken bodemverontreiniging geconstateerd. Bij de Krichelbergsweg ongenummerd is zelfs een ernstig geval van bodemverontreiniging met PAK geconstateerd. Het Inpassingsplan voorziet niet in een totale bodemsanering, maar enkel het verhoogd aanleggen ter plaatse met een leeflaagconstructie. Daar waar bij Hamstraat 159 en Locht 193 juist wel een sanering zal gaan plaatsvinden. Bij deze locaties was enkel een restverontreiniging geconstateerd met minerale olie. Cliënte acht het onzorgvuldig van uw college dat niet alle bodemverontreiniging wordt gesaneerd.
Antwoord:	Niet mobiele verontreinigingen zoals bij de Krichelbergsweg worden overeenkomstig de circulaire bodemsanering 2009 sober en doelmatig (functioneel) gesaneerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00918-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **04794**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Movare onderwijsstichting , Postbus 12 6460AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Meer specifiek vragen wij aandacht voor het voorkomen van verkeersonveilige situaties ten gevolge van de aanleg van het voorkeurstracé van de Buitenring in Kerkrade. Wij verwachten dat, ten gevolge van de aanleg van de Buitenring in Kerkrade, de rievogelstraat en in het verlengde hiervan de Industriestraat, Schifferheidestraat, Vauputsweg en Hambosweg een omleidings- of sluiproute wordt. Dit betekent in dat geval dat in de nu reeds drukke straat een zeer hoge verkeersintensiteit gaat ontstaan. Eind dit jaar starten wij met de bouw van een Brede School aan het Plein te Kerkrade; de ingebruikname verwachten wij rond voorjaar 2012. Honderden leerlingen dienen dan dagelijks meermalen bovengenoemde straat over te steken. Uiteraard dient dit veilig te kunnen gebeuren. Ons verzoek is dan ook bij de verdere planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het borgen van de verkeersveiligheid rondom onze school.
Antwoord:	De constatering dat de door u genoemde route drukker wordt en dat hier een zeer hoge verkeersintensiteit zal ontstaan als gevolg van de Buitenring is niet correct. Het verkeersmodel toont aan dat het verkeer juist afneemt op het grootste gedeelte van deze route als gevolg van de Buitenring. Er zal naar verwachting in 2025 sprake zijn van een afname tot 15% ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Dit zal dus ook geen nadelige verkeersveiligheidseffecten met zich meebrengen in de omgeving van de geplande brede school aan het Plein, zoals u stelt, eerder zal dit positief zijn voor de verkeersveiligheid. Alleen op de Vauputsweg is naar verwachting sprake van een stijging van verkeersintensiteiten met ca. 22% ten opzichte van een situatie zonder Buitenring. De geprognostiveerde verkeersintensiteit inclusief toename is daar 5700 mvt/etmaal, hetgeen alleszins acceptabel is gelet op de functie van de Vauputsweg als ontsluitingsweg. Bovendien zullen op dit deel geen overstekende schoolkinderen voorkomen, gelet op de ligging van deze weg buiten de bebouwde omgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00920-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessen R., Krichelbergsweg 12 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00920-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessen R., Krichelbergsweg 12 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00920-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessen R., Krichelbergsweg 12 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00920-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessen R., Krichelbergsweg 12 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00920-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kessen R., Krichelbergsweg 12 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00922-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **04799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van□Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00924-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boogaard G.O., Elisa-Gracht 53 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00924-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boogaard G.O., Elisa-Gracht 53 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00924-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boogaard G.O., Elisa-Gracht 53 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00924-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boogaard G.O., Elisa-Gracht 53 6465CX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00926-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00926-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Daarnaast stel ik grote vraagtekens bij de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). In deze MKBA wordt een maatschappelijke winst van ca 10% genoemd. Lijkt mij zeer schamel gezien het feit dat de provincie zelf een kostenoverschrijding verwacht van +/- 40%. Daarnaast is in de MKBA niet eens rekening gehouden met de meerkosten die gemeenten moeten maken om de bestaande infrastructuur aan te laten sluiten op de BPL Al met al vraag ik mij af of er inderdaad over een winstgevendheid gesproken kan worden.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. De kosten van noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00926-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04840**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel□onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. Hiervoor refereer ik aan een passage in het "Deelrapport 1 Tracenota /MER aansluiting Nuth" paragraaf 7.1.2 verkeersafwikkeling (pag 89 e.v.).□Bij de omgeving "Hellebroek" wordt het volgende vermeldt:□"Door de ligging van de nieuwe aansluiting aan de noordzijde van Nuth is een kleine toename van intensiteiten te zien op de infrastructuren ten zuiden van Nuth... Bij beide alternatieven blijft de ICwaarde op de Hellebroek onderde 0,6."□27/07 2010 09:17 FAÏ 0455795055 LOYALïïA O&I ©003□0455795055□Met alle respect, dit is niet serieus te nemen.□Uit het deelrapport blijkt dat in de variant MMA de verkeersintensiteit in planjaar 2025□toeneemt van 1500 (autonoom) naar 5600 (MMA). Dit is een stijging van ruim 375%. Dit wil en□kan ik niet een kleine toename noemen.□De IC-waarde op de Hellebroek zou onder de 0.6 blijven.□Dit is een afgeleide van de IC-plots vanuit het toegepaste verkeersmodel. Bedoeling is om□hiermee een graadmeter te creëren om de berekende intensiteit te vergelijken met de□theoretische capaciteit van het wegvlak waarbij:□0.8-1.0 ->congestie in de spits□> 10 -^ernstige congestie in de spits□>1.2 ->emstige congestie in en buiten de spits.□Uit de meetwaarde voor hellebroek (IC waarde=0.6) kan ik niet anders dan vaststellen dat het□gehanteerde verkeersmodel ten aanzien van de verkeerssituatie in Hellebroek de plank□volledig misslaat.□In het kader van het "Verkeersveiligheidsplan gemeente Nuth" en het `Invoeringsplan 30km/u□gsbieden" zijn er door de gemeente Nuth talrijke metingen van de verkeersintensiteit verricht en steevast was de conclusie dat het wegvak de intensiteit niet aankon, (scheuren in huizen verkeersveiligheid ed). Deze metingen hebben de gemeente doen besluiten om een aantal maatregelen toe te passen waaronder :□-het plaatsen van wegversmalling bloembakken□-verbod vrachtauto`s (muv bestemmngsverkeer)□-verkeersdrempels□-instellen 30km zone□Omdat de genoemde maatregelen nog steeds niet resulteerden in een afname van reeds□bestaande siuipverkeer heeft de gemeente als mogelijke oplossing een knip in het wegvak□overweegt (richting Hoensbroek) geopperd.□Advies: Kijk ter plaatse of het wegvak hellebroek (ca 3 meter breed) een□verkeersintensiteit aan kan van 5600 voertuigen en constateer dat dit niet het geval is.□Indien de buitenring er in de huidige vorm er toch komt, moet er voor het wegvak□Hellebroek een knip aangebracht worden richting Hoensbroek (bereikbaarheid per fiets□instant houden). □Verkeersveiligheid□Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor het verkeersonveiliger maken van een gedeelte van het bestaande wegennet. Zie het "Verkeersveiligheidsplan gemeente NutrT. In dit plan wordt ook aandacht geschonken aan het thema "Onderwijsverkeer". Het wegvak Hellebroek vormt□een belangrijk onderdeel voor schoolroutes (scholieren nuth en omstreken naar onderwijs in Heerlen/Hoensbroek). Een toename van de verkeersintensiteit (met name in de spits) zal de veiligheid van deze scholieren onverantwoord in gevaar brengen. □ Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een forse toename (375%) van het sluipverkeer in hellebroek. Als bewoner/huiseigenaar zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt, de geluidsoverlast zal meer dan 50% toenemen en zal een nader onderzoek vergen.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. □□ Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek ‘locatiespecifieke toelichting’, onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. □Met een ‘selected link analyse’ voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. □□Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. □

De woonkern Hellebroek is gesitueerd buiten de wettelijke geluidszone van 400 meter van de BPL zodat ervan kan worden uitgegaan dat daar geen onaanvaardbare geluidbelasting vanweg de BPL zal optreden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00926-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04862

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)De toename van verkeersbewegingen (toename van 375%) leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00926-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04866

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woningDe toename van het sluipverkeer door Hellebroek door de aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Voorheen was Hellebroek een rustige buurt waar de verkeersintensiteit redelijk laag was.Reeds door de veranderde verkeerssituatie rondom de oprit van de A76 valt er een enorme toename van sluipverkeer te bespeuren. Daarbovenop een toename van 375% is natuurlijk funest voor de woonbeleving c.q. waarde voor de woningen te Hellebroek.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00927-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dolmans - van Boeren N.R.M.V., Kanariestraat 24 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00927-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dolmans - van Boeren N.R.M.V., Kanariestraat 24 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Kerkrade Heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00927-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dolmans - van Boeren N.R.M.V., Kanariestraat 24 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00927-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dolmans - van Boeren N.R.M.V., Kanariestraat 24 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00927-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dolmans - van Boeren N.R.M.V., Kanariestraat 24 6469XN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin, buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. □Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00928-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steijvers C.F., John Erkensstraat 7 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00928-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04848**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steijvers C.F., John Erkensstraat 7 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00928-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04850**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steijvers C.F., John Erkensstraat 7 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00928-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steijvers C.F., John Erkensstraat 7 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00928-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steijvers C.F., John Erkensstraat 7 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin-, buurt- en□wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als de werkzaamheden aan de Nieuwenhagerheidestraat doorgaan en er nieuwe open afritten van de provinciale weg Kerkrade- Brunssum komen, zal het verkeer fors toenemen. Dit betekent dat ons huis op nummer 58 sterk in waarde zal verminderen. Er kan schade aan het huis ontstaan door het toenemende verkeer, dit zal ook verergeren door de constructie en aanleg van de weg en het daarbij behorende bouwverkeer.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij willen U erop wijzen dat als het verkeer nog meer toeneemt dan nu, wij onze inrit naar de garage naast het huis op nummer 60 moeilijk kunnen gebruiken. Dit zouden verkeersonveiüge situaties opleveren. Onze hond uitlaten in de wijk Parkheide wordt lastig, omdat wij niet meer gemakkelijk kunnen oversteken. Parkeergelegenheden aan de straat zouden vervallen, zodat wij en onze visite in de nabije omgeving zullen moeten parkeren.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04907**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Het voorgaande brengt mee dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures.

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 00929-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04939

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.□Aanvankelijk had Provincie gekozen voor geen aansluiting Hoogstraat in Landgraaf.□Nu zijn daar volwaardige aansluitingen gepland, terwijl bij Eygelshoven en Abdissenbosch reeds volwaardige aansluitingen liggen.
Antwoord:	In het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé is de keuze gemaakt om de aansluiting Hoogstraat te laten vervallen. Op verzoek van de gemeente Landgraaf is in het Inpassingsplan echter alsnog een volwaardige aansluiting opgenomen. Deze aansluiting verbeterd de ontsluiting van de woonkernen in Landgraaf via de BPL. Om het ruimtebeslag op woningen en bedrijfspanden zoveel mogelijk te voorkomen is ook het onderliggend wegennet ter plaatse van de aansluiting aangepast. Desondanks blijft de aansluiting effecten hebben voor direct omwonenden van deze aansluiting. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als de werkzaamheden aan de Nieuwenhagerheidestraat doorgaan en er nieuwe open afritten van de provinciale weg Kerkrade- Brunssum komen, zal het verkeer fors toenemen. Dit betekent dat ons huis op nummer 58 sterk in waarde zal verminderen. Er kan schade aan het huis ontstaan door het toenemende verkeer, dit zal ook verergeren door de constructie en aanleg van de weg en het daarbij behorende bouwverkeer. Wij willen U erop wijzen dat als het verkeer nog meer toeneemt dan nu, wij onze inrit naar de garage naast het huis op nummer 60 moeilijk kunnen gebruiken. Dit zouden verkeersonveiüge situaties opleveren. Onze hond uitlaten in de wijk Parkheide wordt lastig, omdat wij niet meer gemakkelijk kunnen oversteken. Parkeergelegenheden aan de straat zouden vervallen, zodat wij en onze visite in de nabije omgeving zullen moeten parkeren. Ook kunnen er gezondheidsklachten ontstaan door fijnstof en geluidsoverlast. Het woongenot zal hierdoor drastisch verminderen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden

en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Ter plaatse van Nieuwenhagerheidestraat 58 en 60 vinden geen veranderingen plaats aan het profiel van de Nieuwenhagerheidestraat. Hierdoor blijft het vooralsnog mogelijk de bestaande inrit naar de garage en de parkeergelegenheid te behouden. De oversteekbaarheid van de weg gaat door de verkeerstoename inderdaad wel achteruit. Doormiddel van de verkeerslichten bij de Vogelzankweg is er echter voorzien in een verkeersveilige oversteek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00929-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04945

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De tuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00929-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04950

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00929-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04952**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wagenveld C.L.M., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning, aangezien volgens de berekeningen bijna tweemaal zoveel verkeer door de Nieuwenhagerheidestraat gaat komen. Zelfs de mensen van de Informatiemarkt in het Parkstad Limburg stadion wilden, als de plannen doorgaan, liever niet in zo`n drukke straat als de Nieuwenhagerheidestraat wonen!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00930-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sodankamp C.E., Berthradisstraat 53 6467AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00930-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sodankamp C.E., Berthradisstraat 53 6467AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00930-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04882**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sodankamp C.E., Berthradisstraat 53 6467AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00930-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sodankamp C.E., Berthradisstraat 53 6467AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00930-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sodankamp C.E., Berthradisstraat 53 6467AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beinvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00931-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04871

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04875**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de□situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al□levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel□gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op□het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04886**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04899**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04901**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Het Omgevingsplan is is nauw overleg met de Gemeenschappelijke Welstands Commisie (GWC) tot stand gekomen. De GWC heeft het Omgevingsplan vastgesteld. Daarmee vormt het Omgevingsplan voor de provicie het uitgangspunt voor de aanleg en de landschappelijke inpassing van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04902**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	In het Provinciaal Inpasingsplan (PIP) is de realisering van de inpassingsmaatregelen die zijn beschreven in het Omgevingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Het Omgevingsplan niet echter niet als welstandsbeleid vastgesteld omdat de bevoegdheid daartoe bij de gemeenteraden berust. De Gemeenschappelijke Welstandcommissie heeft positief advies uitgebracht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04903**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00931-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04900**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Negatieve effecten op het milieu (fijnstof en luchtvervuiling)
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Negatieve effecten op ... het onroerend goed;
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Natuur
Zienswijze:	Het verlies van natuurgebieden: Hierdoor verliest het gebied toeristische waarden;
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04911**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De vergrijzing in Parkstad;□Hierdoor kunnen steeds minder mensen gebruik maken van de weg waardoor deze niet□meer rendabel is.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Het verzet van de Duitse Nabuurgemeenten;□Hierdoor vervallen de noodzakelijke aansluitingen van Duitse kant;
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00932-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mayer-Crutzen W.H., Sint Martinusstraat 29 6466LN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is weinig draagvlak bij de inwoners van Parkstad Limburg. Veel mensen nemen de politiek nu al niet meer serieus en als men tegen de wens van gemeentes en buurten van hogerhand toch zaken blijft doordrukken dan zal dit niet zonder gevolgen kunnen blijven.
Antwoord:	Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00933-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **04929**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Bezirksregierung Köln , Zeughausstrasse 2-10 50667 te Köln
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Die abgefragte Beteiligung bezieht sich auf den Entwurf des Eingliederungsplans (ontwerp Inpassingplan) Buitenring Parkstad Limburg. Damit ist der geplante Aussenring Parkstad Limburg beschrieben, d.h. lediglich der Streckenverlauf auf niederlandischem Gebiet. Da in den Unterlagen keine konkreten Vorgaben zu eventuellen Stralienanschlüssen auf deutschem Gebiet festgelegt werden, sind regionalplanerische Belange zunachst nicht betroffen. In der dargestellten Gesamtplanung (tracénota/Milieu Effect Rapport-UVS) wird aber davon ausgegangen, dass der Aussenring Parkstad Limburg im Süden zwischen Kerkrade und N 281 von deutscher Seite über den Neubau der Bundesstralie B 258n angeschlossen wird. Entsprechende Planungen bestatigt auch Straften NRW und weist darauf hin, dass dieses Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan mit vordringlichem Bedarf eingestuft wird. Das notwendige Linienbestimmungs- bzw. Planfeststellungsverfahren auf deutscher Seite ist noch nicht abgeschlossen. Auch wenn der geplante Bau der B 258n nicht Bestandteil des Eingliederungsplanes Buitenring ist, wurden im Gesamtverfahren bereits verschiedene Anschlussvarianten der B 258n dargestellt. Dazu folgende regionalplanerische stellungnahme: Im Regionalplan Köln werden neben den vorhandenen Strassentrassen auch die geplanten Neubauvorhaben dargestellt, die durch die gesetzlichen Bedarfsplane des Bundes und des Landes vorgegeben waren, lm Planberetch nördlich Aachen-Richterich ist keine Trasse der geplanten B 258n dargestellt. Dies sollte vor der Umsetzung der Planungen erfolgen. Obligatorisch sind im Linienbestimmungsverfahren die Ziele und Grundsatze der Raumordnung und Landes-planung zu beachten. Zu den in den o.g. Planunterlagen dargestellten Trassenvarianten der B 258n (bzw. Landesstrafte L 231) ist festzustellen, dass die Trassenvarianten Nr. 3.1, 3.2 und 3.6, die östlicn des Gelandes Willem Sophia auf den Aussenring treffen, den Bereich für den Schutz der Natur (BSN) „BSN AC 9 Amstelbach" durchschneiden. Ziel der Regionalplanung ist, die BSN vor Beeintrachtigungen zu schützen. Da eine solche Beeintrachtigung durch den Strafienneubau nicht auszuschlieften ist, entsprechen die o.g. Planungsvarianten nicht den Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Die Planungsalternativen 3.3 - 3.5 schliefien westlich Willem Sophia an den Aussenring an und beeintrachtigen den BSN demnach nicht. Da diese Trassen aber innerhalb eines Regionalen Grünzuges und eines Bereiches für den Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung (BSLE) verlaufen, ist auf eine möglichst umwelt- und freiraumvertragliche Streckenführung zu achten. Wie in den Planunterlagen dargestellt, ist dies durch den Ausbau der bestehenden Landesstrafie L 231 zu erreichen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	U hebt als College vanaf 17 juni het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u bewust dit weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De (provinciale) overheid is onbetrouwbaar: U bent ruim tien jaar geleden een verkeerde weg ingeslagen en u blijft halsstarrig letterlijk en figuurlijk vast houden aan de gekozen route en verdwaalt langzamerhand in een woud van onderzoeken en nota`s. Het idee van een betere aansluiting van de oostkant van het huidige Parkstad leeft al enkele decennia. Vele malen werd erover gesproken en even zo vele malen ging het idee weer van tafel. Als betrokken burger ben je een aantal keren blij dat je verlost bent van deze plannen, maar dan ineens is het plan, het idee er weer. De burger is in dit dossier overgeleverd aan de grillen van de overheden. Dat is al mijn eerste punt van kritiek: de overheid is absoluut in dit dossier niet te vertrouwen. Ik kan dit ook nog nader toelichten. In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer aan de orde. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Omstreeks die tijd werden ook de eerste woningen opgeleverd. In de jaren daarna steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op, Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. De wijk is dan net af. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt. Hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum is dan de vraag. Is hier sprake van geheugenverlies of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kun je niet meer op de overheid vertrouwen.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. De Mercommissie geeft echter in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2009 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen. Ondertussen heeft de Provincie iedereen willen doen geloven dat nut en noodzaak al lang waren aangetoond. Als de Provincie absoluut die mening was toegedaan, dan had Ecorys niet de opdracht gekregen om hier een rapport voor op te stellen. Dit is zeer onzorgvuldig handelen en communiceren.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het rapport van Ecorys en de toelichting op het plan bieden de onderbouwing van nut en noodzaak. De Provincie heeft dit rapport laten opstellen om naar de huidige stand van zaken nut en noodzaak/doelbereik aan te tonen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Mijn stelling wordt nog eens onderstreept doordat de Provincie bij het ontwerpinpassingsplan de Mer-commissie niet meer wenst in te schakelen (waarschijnlijk omdat op pagina`s 13 en 14 van de toelichting op het inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen, het feit dat de provincie klaarblijkelijk risiko op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend signaal). Dit niet meer willen inschakelen van de m.e.r. commissie kan nu, omdat de Crisis- en herstelwet dit mogelijk maakt. Een gerenommeerd adviesorgaan, dat wel eens lastig is voor overheidsorganen wordt zo ter zijde geschoven. Een onprettig deja vu.□In Parkstad - vooral in Brunssum en Onderbanken - hebben burgers dit eerder meegemaakt.□Met de wet Nimby als onderlegger werd even 6 ha bos gekapt. Een Provinciale verordening□werd door de hogere overheid ook nog even ter zijde geschoven en nu gaat die zelfde□Provinciale overheid een zelfde handelwijze aan de dag leggen. Als de Nederlandse rechter dit niet corrigeert, dan bestaat onze rechtsstaat niet meer. Dan werkt blijkbaar wel de□politieke lobby van bepaalde partijen, maar dezelfde politiek lobby doet hiermee de□rechtstaat geweld aan. Die oude politiek is onlangs niet voor niets flink afgestraft. Deze□handelwijze getuigt van weinig zelfrespect maar ook van een weinig respectvolle benadering□van de burger. Ook al is iets formeel mogelijk dan nog hoef je er geen gebruik van te maken.□Als overheidsorgaan zou je vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid juist wel het advies en het□oordeel van de Mer-commissie willen weten.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Eenzelfde onzorgvuldigheid heeft de Provincie aan de dag gelegd als het gaat om de keuze van de corridor. Herhaaldelijk heeft de Provincie aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Ik citeer: blz. 27 Inpassingsplan "MER fase 1: Het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal." Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest. Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn: 1. Eind jaren 90 van de vorige eeuw is gewezen op een ander zoekgebied: Komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274., Dat is de N 580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. Vanaf dat punt had dan een oplossing moeten komen om het tracé te vervolgen, als dat al nodig was. Het vervolg van de route zou dan toch anders moeten zijn en niet de Brunssummer Heide zo ingrijpend te belasten. De bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad was ook hiermee opgelost. Echter de provincie zelf heeft dit zoekgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. Missie geslaagd voor de provincie. 2. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt weer een oplossing moet komen om het tracé te volgen, als dat nodig is. (Zie 1) Deze alternatieve corridors zijn nooit afgewogen tegen de corridor, die de afgelopen 10 jaar in allerlei stukken verscheen. De provincie had er wel weet van, maar negeerde deze alternatieven of werkte er zelf aan mee om ze om zeep te helpen. Koste wat kost moest de Buitenring daar komen te liggen waar die nu is gepland en voor de vorm zijn binnen dat ene gekozen - en niet tegen andere alternatieven afgewogen- zoekgebied de nodige varianten tegen elkaar afgezet. En als een variant binnen dat zoekgebied niet uitkwam, dan was er altijd wel weer een uitweg om die door de zeef te laten vallen. In het Pol van 2001 wordt de huidige corridor voor het eerst genoemd, maar dat was geen concrete beleidsbeslissing. Dus kon een burger daar ook niet tegen in het geweer komen. Maar het proces ging verder alsof er geen andere mogelijkheden waren en gaandeweg werkte de Provincie eraan mee om alternatieven onmogelijk te maken. Het onderzoek naar het Dwingend maatschappelijk belang in het kader van de ADC toets (zijn er Alternatieven, is er een Dwingend maatschappelijk belang, is de Compensatie vooraf volledig geregeld) behoort per deeltraject te worden verricht en niet uitsluitend voor de Buitenring als geheel, gezien de mate van afwisseling van conflictrijkdom in de uiteenlopende zones. In het kader van de A-toets moet steeds onderzocht en gemotiveerd worden hoe de beoogde doelen met alternatieve middelen kunnen worden bereikt, waarbij een reeks van maatregelen betrokken moet worden zoals een verbetering van de doorstroming door middel van andere (verkeers-)maatregelen, amovering in het kader van proactief beleid ten aanzien van de vergrijzing en ontvolking, innovatie, werkgelegenheidsprojecten, onderwijs etc. In het onderzoek naar, en het motiveren van, de alternatieven is dit allemaal op geen enkele manier gebeurd. Conclusie: Het afgelopen decennium is de corridor, het zoekgebied gewoon bepaald, is daarvoor gekozen, maar nooit onderbouwd en ook niet afgewogen tegen alternatieven. Dus zeer onzorgvuldig!
Antwoord:	De ruimtelijke reservering voor de BPL (corridor) is vastgelegd in het POL 2001 en is onderbouwd met een tracé/m.e.r.-studie. De corridors zijn te beschouwen als zones waarbinnen in een latere fase het precieze tracé moet worden bepaald. Ze bepalen het mogelijk ruimtebeslag van de Buitenring. In het POL 2006 zijn de corridors uit het POL 2001 overgenomen. Het alternatief door Brunssum heen, over bestaand wegennet, is als volwaardig alternatief meegewogen. Tevens is in het POL 2006 aangegeven dat in het

MER fase 2 - in aanvulling op de in het POL 2001 vastgelegde corridors - op verzoek van de gemeente Kerkrade twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Daarnaast zijn diverse alternatieven in tracé door de jaren heen ontwikkeld (orginele voorkeurstracé uit eind jaren `90, versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een aantal gelijkvloerse aansluitingen en het besuurlijk voorkeurstracé zoals opgenomen in de bestuursconvenant uit 2005). De keuze voor de corridor lag dus niet vanaf 1999 vast maar is aan de hand van een zorgvuldig afwegingsproces vastgesteld. □□□De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur ten noorden van Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Hiervoor gaf ik al aan, dat het Buitenringtracé niet is onderbouwd. Er is gewoon voor gekozen, waarbij andere mogelijke ruimtelijke invullingen aan de kant zijn geschoven. Als ik het proces in ogenschouw neem, dan hebben Parkstad en de Provincie het over 3 problemen in 1999: 1) de bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad is niet goed, 2) de doorstroming intern moet beter 3) de leefbaarheid binnenstedelijk staat onder druk. Vanaf bladzijde 10 van het Inpassingsplan geeft de provincie aan wat de analyse is anno 2010, wat het hoofddoel is van de Buitenring en de daarvan afgeleide subdoelen. De analyse zal ik nog bespreken. Het hoofddoel is nu het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad gemeentes. Het middel om dat doel te bereiken is de verbetering van de ontsluitingsstructuur. Met die verbeterde ontsluiting wordt ook de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeterd. Het wordt geformuleerd als een soort bijvangst. Als je de ontsluitingsstructuur verbetert, dan verbeter je ook de bereikbaarheid. Als je de bereikbaarheid verbetert dan heb je de ontsluiting verbeterd. Kortom: verbetering van de ontsluitingsstructuur is bijna synoniem aan het verbeteren van een bereikbaarheid. Dan blijven over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hoe het met beide aspecten is gesteld in het binnenstedelijke deel van Parkstad is niet echt in kaart gebracht. Een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is. Dan blijft dus alleen het hoofddoel over. De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste, Dit plan is het hoofddoel. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere hieronder aangehaalde subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel. Het hoofddoel wordt uitgewerkt in een aantal subdoelen: 1. Verbetering van de verkeersstructuur. 2. Verbetering van de interne bereikbaarheid; 3. Verbetering van de externe bereikbaarheid; 4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid; 5. Verbetering van de verkeersveiligheid; 6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat; 7. Versterken van de toeristische/ recreatieve sector. Afgezien van het feit dat ook hier weer middel en doel door elkaar lopen, wordt nu de bereikbaarheid uitgesplitst in interne bereikbaarheid (binnen Parkstad) en de externe bereikbaarheid (van en naar Parkstad). Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Ging het voorheen vooral om de bereikbaarheid van de oostkant, nu gaat het om heel Parkstad, maar op andere plekken wordt weer alleen de oostkant genoemd. Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - een totaal ander verhaal er ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Allerlei nieuwe problemen worden geconstateerd maar niet onderbouwd en in het verlengde daarvan komen er nieuwe doelstellingen om de hoek kijken. Maar de oplossing is en blijft: de Buitenring. Niet onderbouwd, maar een keuze! Veel beweringen, aannames en veronderstellingen. Het komt erop neer, dat de Buitenring er moet komen en de problemen er met de haren worden bijgesleept. Een heel raar verlopen(d) proces. Daarmee is onduidelijk - nu er doelstellingen bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan. Conclusie algemeen: In het totale proces is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van

de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS illustreren dit□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10□e.v.)□1. Binnen de regio is sprake van een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke□hiërarchie. Het gebied mist vooral regionale stroomwegen, waardoor regionaal en□langeafstandsverkeer worden afgewikkeld over wegen die hier minder geschikt voor zijn.□□Onder punt l komt u tot een vreemde constatering. De verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken. Hierdoor komt regionaal verkeer en lange afstandsverkeer over wegen die er niet geschikt voor zijn. Deze constatering wordt nergens onderbouwd. Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. U noemt ze herhaaldelijk zelf in het plan en de onderliggende stukken.□Dus als iemand van Nuth naar Brunssum wil, dan gaat dat via de N298. Wil iemand van□Brunssum naar Landgraaf dan gaat dat veelal via de Bodempleinroute en de N299. Je kunt□zelfs op allerlei manieren van de ene plek in Parkstad naar de andere plek gaan. De gekozen□variant van de verkeersdeelnemer is weer afhankelijk van de precieze bestemming, de□precieze woonplek en de keuze van de automobilist zelf. Iemand uit Hoensbroek die naar□het ziekenhuis Atrium moet, kan via de N581 naar de N281 rijden, maar kan ook via de□N298, de A76 en de N281 rijden. Dat is op meer plaatsen 20 in Nederland. Als ik van□Lunteren naar Renkum rijd, dan kan dat voor een groot deel via de autowegen, maar ik kan□ook via Wolfheze of Bennekom rijden. Als dat ook een diffuse verkeersstructuur is, dan is□Nederland ervan vergeven!□Deze interne verplaatsingen zullen slechts voor een zeer klein deel veranderen door de□aanleg van de Buitenring. De Provincie heeft daar één oplossing voor en dat is de mensen□dwingen om de Buitenring te nemen. U werpt dus zelf barrières op. U stelt zelf bijvoorbeeld□in het plan voor om de Rimburgerweg halverwege af te sluiten, waardoor u het verkeer□dwingt om de Buitenring te gebruiken dan wel te blijven vervolgen. Dit doet u op meerdere□plekken.□Kortom: u legt de Buitenring aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken.□Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van□buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-limburg en van buiten deze regio. Dit□verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de al□genoemde N-wegen en daar is niets mis mee.□Regionaal verkeer:□Wil iemand van Sittard naar Brunssum, dan kan dat op verschillende manieren. De een zal de□Middenweg pakken en bij Doenrade afslaan richting Onderbanken/Brunssum (via de N580).□Dan zal de bestemming bijvoorbeeld Brunssum-Noord zijn. Je kunt ook door rijden via de□N297. Dan kom je uit in Brunssum-West en ben je via de Bodempleinroute in een vloek en□een zucht in Brunssum-Zuid en Brunssum-Centrum. Wil je van Maastricht naar Brunssum of□andersom, dan loopt dat veelal via de N298, de A76, de A2 of via de N298 en de A79. Twee□mogelijk trajecten. Als dat onder een diffuse structuur wordt verstaan en deze regionale□wegen geen stroomwegen zijn, dan moet u de hele regio Zuid-Limburg op de schop nemen□en gaan herinrichten. Je hebt dus ook hier verschillende mogelijkheden om van buiten□Parkstad een bestemming binnen Parkstad te bereiken Nationaal en internationaal verkeer:□Wat het externe verkeer van buiten de regio betreft, breng ik even nog het volgende in□herinnering. Tot voor kort lag de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook□die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Born via de N297, de B. 56 neu (zie□algemeen gedeelte). Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te

verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00934-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07237

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10□e.v.):□2. De interne bereikbaarheid is onvoldoende. Voor de verplaatsingen binnen Parkstad□Limburg is er enerzijds sprake van capaciteitsknelpunten waardoor de doorstroming van□het verkeer wordt gehinderd. Anderzijds is er sprake van lange reistijden als gevolg van□de diffuse structuur van het wegennet.□□Onder punt 2 heeft u het over de interne bereikbaarheid. Het verkeer binnen Parkstad vindt□zijn weg wel. (zie mijn commentaar onder 1). Als er problemen zijn, dan moet je die intern□oplossen. De afgelopen jaren is al veel verbeterd.□De interne doorstroming van het verkeer en de interne bereikbaarheid is aangepakt door□bijvoorbeeld in Brunssum de Bodempleinroute te verbeteren en in Heerlen bijvoorbeeld de□Herenweg aan te pakken. Dat is in de afgelopen 10-15 jaren gebeurd. Ook de aanleg van de□Binnenring is er om de interne doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. De Buitenring□kan daar slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende□zijn geweest, wat ik overigens betwijfel, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing□gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat los je niet op met een ring maar door□andere maatregelen: verbeteren van het openbaar vervoer, het opzetten van□vervoersarrangementen, bevordering fietsverkeer, carpoolplaatsen, rotondes, afstemming□verkeerslichten enz. Door de krimpende bevolking moet de overheid ook kijken wat niet□meer nodig is: welke gebouwen, huizen kun je slopen. Misschien ligt daar ook een deel van□de oplossing.□De ladder van Verdaas is richtinggevend bij de oplossing van deze mogelijke problemen. Ik□zie dit niet terug bij het zoeken van de juiste oplossing van geconstateerde problemen, als□die analyse al juist is. In geen enkel stuk vind ik het volgen van dit denkmodel terug.□Ook uw eigen beleid past u niet toe. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan noemt u□de 3 B`s: Benutten, Bijsturen en beïnvloeden en Bouwen. Dit zou de volgorde moeten zijn; in□ieder geval in het afwegingsproces een rol moeten spelen. Helaas nergens te ontdekken. Op□blz. 76 van het Inpassingsplan haalt u dit beleid wel aan, maar u handelt er niet naar.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd.□□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10 e.v.) 3. De externe bereikbaarheid is onvoldoende. Een hoogwaardige verbinding tussen de oostflank van Parkstad Limburg en regio Aachen ontbreekt. Daarnaast doet het verkeer er relatief lang over om vanuit de oostzijde van Parkstad Limburg de A76 te bereiken. Dit leidt ertoe dat het oostelijk deel van Parkstad niet optimaal bereikbaar is. U geeft onder 3 ook aan, dat vanaf de oostkant van Parkstad de A76 moeilijk te bereiken is. Gemakshalve vertaal ik de oostzijde met Landgraaf, Brunssum en Onderbanken. Is het bereiken van de A 76 een motief om naar het noorden te gaan, dan geldt bovenbeschreven route. Is het motief om richting de A 76 te gaan om naar België of Maastricht te reizen, dan zal de route daadwerkelijk via enkele regionale wegen moeten gaan, zoals de N 299, de N274, N 298 en de Bodempleinroute. Vanuit Landgraaf zal de reistijd ongeveer 20 minuten zijn. Als de reistijd met 30 procent afneemt, dan scheelt dat voor Landgraaf 6 minuten. Voor Brunssum is de reistijd ongeveer 5-6 minuten. Dat zou dus 1.5-2 minuten schelen. De analyse die gemaakt zou moeten worden is of de oriëntatie van het verkeer meer Noord Zuid is dan wel Oost West. Let wel het gaat hier om verkeer dat vanuit Parkstad een bestemming zoekt binnen de regio Zuid-Limburg of daarbuiten: dat is slechts 30% van het totale aantal verkeersbewegingen, waarvan één deel zich naar het noorden begeeft of er vandaan komt en een ander deel naar het westen dan wel naar het zuiden zich wil verplaatsen of er vandaan komt.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De reistijdwinst door de Buitenring kan oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in, dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op. Deze reistijdwinsten zijn vergelijkbaar met tal van andere infraprojecten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10 e.v.) 4. De huidige verkeersstructuur heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Het gaat hierbij onder andere om luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking door het kriskras verplaatsen van het verkeer over het onderliggende wegennet. Onder 4 geeft u aan, dat de hele verkeersstructuur de leefbaarheid negatief beïnvloedt: luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking. De verplaatsingen binnen Parkstad vinden voor een groot deel plaats met de auto. Dat heeft niets te maken met de verkeersstructuur, maar dat heeft alles te maken met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor (dus toch verkeersstructuur), een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. U wilt dus de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen. U hebt niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé. Geluidshinder: Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Voeg daarbij het feit dat grote delen van Brunssum en Onderbanken, maar ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, nu al veel last hebben van het lawaai van de AWACS, dan kunt u het niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum figt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. U verschuift dus de overlast: de Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit. Tevens zorgt u ervoor dat anderen nog eens dubbel belast worden. U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg, Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet. Kortom: op de analyse onder punt 4 jaar valt heel wat af te dwingen. Er blijft bijna niets van over.
Antwoord:	Functie en gebruik van het wegennet in Parkstad Limburg komen op verschillende locaties niet overeen. Doorgaand verkeer maakt veelvuldig gebruik van wegen binnen de bebouwde kom die daar qua vormgeving en inrichting minder geschikt voor zijn. Op verschillende locaties leidt dit tot leefbaarheidsproblemen. De Buitenring biedt hier een oplossing voor. Doorgaand verkeer zal verschuiven naar de Buitenring zoals onder meer de uitgevoerde verkeersanalyses en het rapport van ECORYS laten zien. De verschuiving van verkeersstromen betekent dat op veel plekken in Parkstad Limburg de verkeersleefbaarheid zal verminderen. Dit laat onverlet dat in de directe invloedssfeer van de Buitenring de situatie ten opzichte van de huidige situatie kan verslechteren. De provincie Limburg zal wettelijk voorgeschreven maatregelen nemen om deze hinder tot een acceptabel niveau terug te brengen. Voor wat betreft de barrièrewerking worden bestaande routes zoveel mogelijk gehandhaafd. Op verschillende plekken bij reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring worden bovendien extra kruisende verbindingen toegevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10 e.v.) 5. Ook heeft de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Door de diffuse structuur van het wegennet in Parkstad Limburg is geen sprake van een heldere eenduidige wegcategorisering en een passende inrichting conform Duurzaam Veilig. In de regel is in een dergelijke situatie de kans op ongelukken groter. Onder punt 5 beweert u nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing. Ik kan u vertellen, dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	Inderdaad zijn er in de afgelopen jaren aanpassingen aan het bestaande wegennet gedaan die een positief effect hebben gehad op de verkeersveiligheid in de regio. Het gebrek aan een duidelijke wegcategorisering en het ontbreken van een duidelijke regionale verbinding zorgt echter voor het gecombineerde gebruik van wegen voor diverse doelgroepen. Zo maakt in de bestaande situatie langzaam verkeer gebruik van de zelfde routes als het regionaal doorgaand verkeer. Het is daarom wenselijk een duidelijkere hierarchie in de wegenstructuur aan te brengen door nieuwe infrastructuur te ontwikkelen voor het regionaal doorgaand verkeer Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10□e.v.)□6. De verkeersstructuur plaatst een rem op de economische ontwikkeling en het vestigingsen ondernemingsklimaat. De verkeersstructuur in Parkstad Limburg zorgt niet voor een optimale bereikbaarheid en draagt er op deze manier toe bij dat de economische en□werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven ten opzichte van het□Nederlands gemiddelde. Dit geldt in het bijzonder voor de (noord) oostzijde van Parkstad□Limburg waar de komende jaren juist nog verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn□voorzien.□□Onder 6 geeft u aan dat de verkeersstructuur de verdere economische ontwikkeling van□Parkstad belemmert. Als initiatiefnemer van het plan zul je dan toch wat preciezer moeten□aangeven wat er dan aan de economie in Parkstad mankeert.□U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende□beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit□Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het□om economie gaat.□Als dit nu het hoofdprobleem is en daarom ook het hoofddoel om de economie te□versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste□infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het□omliggende gebied. In Zuid-Limburg ligt een belangrijke economische as langs de A2: Born,□Sittard-Geleen, vliegveld Maastricht en Maastricht. Deze as is belangrijk voor heel Zuid-□Limburg als het gaat om economie, bedrijvigheid, werkgelegenheid en innovatie. Een zelfde□as kan ontstaan als je uitgaat van de verbeterde verbinding vanuit de oostkant Parkstad□richting Born via de en de N274, de B. 56 neu. Zoals gezegd, op Duits gebied is deze□verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen□naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat:□een veel beter alternatief. Als deze weg een vervolg zou moeten krijgen om Brunssum heen□richting Landgraaf en Kerkrade dan zou het voor de hand liggen dat het resterende deel van□het Buitenring tracé gekozen zou worden. Dat deel verdient echter een heroverweging van□de Provincie om andere redenen.□De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van□de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker□komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide□Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummer Heide, de Tevener Heide en□het Schutterspark gezamenlijk een aangesloten natuurgebied zullen moeten gaan vormen.□Die ontwikkeling wordt ook ondersteund door de provincie. Als die ondersteuning serieus□bedoeld is, dan moet de provincie ook voor dit deel van de weg een andere oplossing□zoeken. Misschien kunt u dan het deel van de N299 wel terug geven aan de natuur. Dat zou□heel wat goodwill kweken. Dat is nadere uitwerking verder. Ik hoef hier niet het huiswerk□van de Provincie te doen.□Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij□een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook□de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. Dit alternatief doet ook meer□recht aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg (Mergelland) en het bewaken en□bewaren van de randen van dit landschap. Door deze optie serieus te bekijken en door te□ontwikkelen wordt Zuid-Limburg in totaliteit beter bereikbaar en is het totale gebied ook□beter verkeerskundig ingebed in de Euregio en de omliggende landen. De kansen liggen dan□voor het oprapen. Niet voor niets heeft u ook als provincie Zuid-Limburg nadrukkelijk op de□kaart willen zetten via het project: Regio Branding Zuid-Limburg. Het aangehaalde alternatief□sluit hier naadloos bij aan. Dat geldt voor meer zaken die spelen in Zuid-Limburg.□Terug naar Parkstad. Als het om economische ontwikkelingen gaat, dan wordt vaak□gesproken over de potenties op de Oostflank van Brunssum. Welnu, als deze potenties er□zijn, dan zijn die ook te verwezenlijken via het alternatief zoals hierboven geschetst.
Antwoord:	Bedrijven en bedrijventerreinen aan met name de oostzijde van Parkstad Limburg zijn als gevolg van de huidige verkeersstructuur niet optimaal bereikbaar. Dit draagt er toe bij dat de economische en de werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven bij het Nederlands gemiddelde. □De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de

Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie maakt een analyse van de (verkeers)problematiek in Parkstad: (citaat blz. 10 e.v.) 7. De verkeersstructuur beperkt de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector. De ambitie bestaat om in Parkstad Limburg, naast Maastricht en het Heuvelland een derde toeristische recreatieve pijler voor Zuid-Limburg te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties (7 grote) is een van de voorwaarden om de toeristisch-recreatieve sector te versterken. Onder punt 7 geeft u aan, dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Het is overigens helemaal niet ongebruikelijk in Nederland, dat dit soort attracties niet direct aan de autoweg liggen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Efteling, het Dolfinarium in Harderwijk en het Ponypark Slagharen, zo maar even wat voorbeelden. Maar het boven geschetste alternatief is ook hier veel meer voor de hand liggend, dan het beoogde tracé van de Buitenring. Ook het versterken van de economie door in te zetten op een verdere uitbouw van het toerisme is een keuze. Duurzame energie, innovatie, hoogwaardige ontwikkeling ICT zou ook kunnen. Beter was geweest om aan te geven wat u daar niet meer wilt. Volgens het rapport van Ecorijs zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht. Wat nu dan wel? Behalve een marginaal betere bereikbaarheid wordt er geen enkele onderbouwing hoe dit subdoel van `versterking van de toeristisch- recreatieve sector`, dat direct onderdeel is van het hoofddoel, gegeven. De maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt. Bij de "onderbouwing van 2x2 rijstroken" stelt met dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het tracé uitgesloten is vanwege toekomstvasthoud en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het inpassingsplan.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op

een dag.□□De Buitenring heeft over de volledige lengte 2x2-rijstroken om het verkeer over de Buitenring op een goede wijze te kunnen afwikkelen. Verkeersanalyses hebben laten zien dat een Buitenring met 2x1-rijstroken (1 rijstrook per richting) onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer in de spitsperiodes zonder vertraging te kunnen af wikkelen. Er zal filevorming ontstaan op een aantal delen van de Buitenring. Met het oog op de doelstellingen en de effectiviteit van de Buitenring is dit een onwenselijke situatie.
□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uw analyse is zeer dunnetjes is om te opteren voor de Buitenring en het beoogde tracé daarvan. Nogmaals ook hier blijkt weer, dat er naar toe wordt geredeneerd en dat de Buitenring gefundeerd is op drijfzand. Parkstad is qua structuur geen compacte stad maar een netwerk stad. De stad bestaat uit 8 kleinere en grotere kernen, met kleinere en grotere groenstructuren daartussen. De keuze voor een ringstructuur ligt daarbij niet voor de hand. Uit uw analyse blijkt ook niet, dat de oplossing voor de vermeende problematiek een ringstructuur is. U kiest gewoonweg: zie blz. 27 inpassingsplan Citaat: " Als oplossing is gekozen voor het concept `Buitenring`: een regionaal verbindende weg in Parkstad Limburg ` Zelfs van uw hoofddoel blijft weinig over. De verdere economische ontwikkeling is dus niet meer dan een voornemen, een plan. Daarvoor heb ik als service een alternatief aangedragen, wat nader uitgewerkt moet worden. De provincie zal opnieuw een analyse moeten maken, dan heldere doelstellingen moeten formuleren, vervolgens aangeven op welke wijze en in welke vorm deze doelstellingen gerealiseerd kunnen worden, welke economische bedrijvigheid meer kansen heeft en welke infrastructurele maatregelen er dan noodzakelijk zijn. Bovendien, op pagina 13 van de toelichting wordt het provinciaal belang van deze infrastructurele ontwikkeling onderbouwd. Ik betwijfel de stellingname dat het hier zomaar om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status, m.i. kan het ook om een regionaal belang kunnen gaan. Sec het feit dat het om een bovengemeentelijke ontwikkeling gaat mag niet direct inhouden dat het dan automatisch van provinciaal belang is. Dan zouden ook alle agendapunten van de huidige uitvoeringsorganisatie Parkstad Limburg automatisch tot provinciaal belang verworden, hetgeen uiteraard geen realiteit is. Conform de toelichting is het Inpassingsplan het meest geëigende juridisch-planologisch instrument. Dit wordt echter verder niet onderbouwd en onderschrijft de viste dat er sterk valt te twijfelen aan het provinciaal belang.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de

individuele belangen van reclamant.

Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.□□De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied□vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.”
□
Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang.□

De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied□vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg."
□
Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Gezien het voorgaande wordt een provinciaal inpassingsplan als het geeigende instrument gezien. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00934-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07313

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Crisis- en herstelwet: bladzijde 13 en verder□Door de Crisis- en Herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. Een bruuske en□onrechtvaardige inperking. De verantwoording daarvoor ligt bij rijksoverheid. Ik heb in het□begin al aangegeven, dat het niet consulteren van de Mer-commissie niet erg fraai is. Ook al□mag dat formeel, dan nog hoef je er geen gebruik van te maken. Het getuigt ook van weinig□zelfvertrouwen. De tijdwinst die wordt geboekt is marginaal, als je kijkt naar het jarenlange□proces. Wat nog erger is dat via deze wet er twee soorten burgers ontstaan: een groep van□burgers die minder rechten hebben en een groep die uitgebreidere rechten heeft. In feite□ongrondwettelijk, een wet die intrinsiek mensen discrimineert. De vraag is of deze wet zo□kan stand houden. Hoe dan ook de provincie werkt mee aan deze vorm van discriminatie.□Hier wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.□Dat u zegt rekening te houden met de opmerkingen van de Mer-commissie is nogal arrogant.□Je keurt bij voorbaat het eigen werk goed. Een zich zelf respecterend bestuursorgaan zou□zeker aan het einde van het proces toch de Mer-commissie ingeschakeld hebben.□Kortom: de provincie toont hier weinig zelfrespect. Maar ook weinig respect voor de burger□en voor de Mer-commissie.
Antwoord:	Hierboven is uiteengezet dat de toepasselijkheid van de Crisis- en Herstelwet meebrengt dat in dit geval over het MER geen advies van Commissie m.e.r. vereist was. □□De plaatsing van de Buitenring op Bijlage II bij de Crisis- en Herstelwet, als gevolg waarvan deze wet in dit geval van toepassing is, is niet vatbaar voor bezwaar en beroep. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Optimalisaties: blz. 51 en verder U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat van af 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken.
Antwoord:	In 1999 en 2001 was sprake van een corridor. De zienswijzen die destijds zijn ingebracht hebben een belangrijke rol gespeeld bij de op te stellen startnotitie in 2006 en de Tracenota/MER. Op basis van de POL - corridor 2001 en later POL 2006 is een conflictzonekaart opgesteld. Deze conflictzonekaart vormde de input voor het ontwikkelen van alternatieven. Hierbij heeft een beoordeling plaats gevonden van de verschillende waarden binnen het gebied. In de ontwikkeling van alternatieven wordt niet alleen gekeken naar naar de natuurwaarden maar spelen ook verschillende thema`s waronder ruimtelijke ordening, bodem, water, etc. een rol. De ontwikkeling van de alternatieven is ook getoetst aan de verkeerstechnische en verkeerskundige eisen. Hierbij kunnen conflicten ontstaan met de aanwezige natuurwaarden. De tracenota/MER is een afweging van alternatieven waarbij de nadere detaillering van het technisch ontwerp nog niet heeft plaats gevonden. Deze verdere uitwerking heeft plaats gevonden binnen het Inpassingsplan en heeft er uiteindelijk toe geleid dat waardevolle natuurgebieden zoals het bronnenbos en Brunssummerheide kunnen worden ontzien. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op een aantal plaatsen geeft u aan dat de gegevens nog niet compleet zijn:□- blz. 38 en 64 staat dat de gegevens van stikstofdepositie niet actueel zijn; ze zijn nog niet□beschikbaar; misschien komen ze tijdens de periode van de zienswijze nog wel beschikbaar.□Dit speelt vooral een rol in de passende beoordeling als het gaat om de Brunssummer Heide.□Vooralsnog gaat de Provincie ervan uit, dan er geen significante gevolgen zijn. De opstelling□van de Provincie, het bevoegde gezag is niet de houding en de attitude van een zich zelf□respecterend bestuursorgaan.□De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten□koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied.□Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De□vraag is of de Provincie de Brunssummer Heide hier niet vergeten is. Of bewust vergeten is?□Er lopen al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de provincie nu ook□nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een□alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het□alternatief heb ik hiervoor al genoemd en ook met dit alternatief kunt u via een ecoduct de□natuurwaarden nog versterken en een stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark.□U spreekt over dit Heidenatuurpark op blz. 81.□Eenzelfde tegenstrijdigheid en wispelturigheid legt u aan de dag als het gaat om het□Geleenbeekdal. Het project Corio Glana is opgezet om de Geleenbeek en het Geleenbeekdal□te renatureren en te revitaliseren. Toch legt u de Buitenring dwars door een□droogdalencomplex van het Geleenbeekdal en vlak bij het natuurmonument Kathagen: een□gigantische klont asfalt, dat daar niet thuishoort.□Kortom: U haalt vele malen uw eigen beleid onderuit.□-bladzijde 144: de ADC-toets Onderzocht wordt of dit nog noodzakelijk is.□Kortom: belangrijke gegevens ontbreken, zijn niet geactualiseerd en toch legt de provincie□het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig! Dus in strijd met het□zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zou een ADC-toets pas noodzakelijk zijn indien de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden mogelijk zouden kunnen worden aangetast. Uit de Passende Beoordelingen blijkt dat dit niet het geval is. Van onzorgvuldigheid op dit punt is derhalve geen sprake.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00934-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07327

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bladzijde 92 en verder: Luchtkwaliteit.□Ook andere gegevens zijn nog niet actueel. Het gaat hier om de stikstofconcentraties maar ook om het fijnstof. Niet onbelangrijk, maar de provincie maakt zich ermee af door simpelweg de gegevens nog aan te leveren tijdens de periode van tervisielegging.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	bladzijde 107 en verder: Externe veiligheid (groepsrisico)□Ook hier kan de provincie nog niets over zeggen. De gegevens ontbreken en de Gasunie□moet nog van alles aanleveren.□□Citaat: blz. 108□"Op basis van de onderzoeksresultaten en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg moet□het bevoegd gezag, de Provincie Limburg, de toename van het groepsrisico verantwoorden□als gevolg van de realisatie van de Buitenring. De Provincie Limburg heeft nog niet alle□gegevens binnen om het groepsrisico te kunnen verantwoorden."
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. □Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	bladzijde 121: archeologie.□Ook hier zijn de gegevens niet compleet. Commentaar is hier overbodig.
Antwoord:	Het aanleggen van de Buitenring brengt graafwerkzaamheden met zich mee die een verstorende werking zullen hebben op eventueel aanwezige archeologische waarden. Het advies, zoals verwoord in Deelrapport 7B, is een advies dat gegeven en van toepassing is op het moment dat de weg aangelegd gaat worden zoals ze nu in het voorgestelde Inpassingsplan (zie verbeelding) wordt afgebeeld. Voorafgaand aan de aanleg van de weg zullen de tijdens het vooronderzoek aangetroffen behoudenswaardige archeologische resten zorgvuldig worden opgegraven.□□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Mer-commissie heeft er herhaaldelijk op gewezen om nut en noodzaak te onderbouwen. Vanaf 1990 hing dit boven de markt en liet de Provincie bij allerlei gelegenheden horen, dat het nut en de noodzaak al lang waren aangetoond. Nu pas, anno 2010, komt u met een rapport van Ecorijs. De conclusie luidt dat de provincie met de aanleg van de Buitenring de doelstellingen realiseert. Dit rapport gaat ervan uit dat de Provincie een goede analyse heeft gemaakt en toetst in het rapport of de Provincie met de aanleg van de Buitenring de doelen bereikt, die gekoppeld zijn aan deze analyse. Maar als de analyse niet klopt, moeten ook de doelstellingen anders zijn. Dit onderdeel van het rapport is van nul en generlei waarde. De tweede conclusie ts, dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de kosten. De Buitenring levert op de zeer lange termijn 180 arbeidsplaatsen op. In de vorige periode is in Brunssum constant gesproken over het creëren van 3000 tot 5000 arbeidsplaatsen op de Oostflank. Wat een verschil, ledere arbeidsplaats is meegenomen, maar 180 arbeidsplaatsen is toch een te gering rendement. Het rapport suggereert, dat het alle kosten meeneemt. De gemeente Brunssum brengt voor ruim 2 miljoen euro grond in om niet. Dat zijn kosten, die nergens zijn opgesomd. Nu al zijn er mensen die via een bezwaar op de Woz-beschikking minder WOZ betalen. Voor sommige burgers geldt dit al vanaf 2008 vanwege het feit dat er mogelijk een weg komt te liggen. Als meer burgers vanaf 2011 via eenzelfde juridische procedure dit gaan doen dan zijn dat vele kosten. Daarbij moet aangetekend worden, dat de WOZ-waarde van vele panden naar beneden zullen moeten worden bijgesteld. Deze waardevermindering is ook niet meegenomen in de kosten! Verlies aan recreatieplekken in de regio en vlakbij huis zijn niet gecalculeerd. De teloorgang dan wel aantasting van enkele natuurgebieden zijn niet in de kosten meegenomen. Door de Buitenring zullen in de stedelijke kernen ook een knelpunt ontstaan. Die zullen moeten worden opgelost en moeten worden betaald. Die kosten zijn nog niet vermeld. De planschade is ook niet meegenomen, terwijl u gemakkelijk een planschadeanalyse en inschatting van de kosten had kunnen maken. In de baten neemt u de verkorte reistijden mee. De vraag is of de verkorte reistijd voor etke rit en vervoersbeweging te kwantificeren is in geld. Als ik ergens naar toe rijd om de verjaardag van een familielid te vieren, dan maakt het niet uit of ik er l minuut eerder ben. Treffend is ook, dat het rapport een opmerking maakt over de minieme kansen van de doorontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector, terwijl het voor de provincie een belangrijke doelstelling was. Het rapport geeft wel aan, dat het ondernemersklimaat verbetert. Dat levert op de zeer lange termijn dan die 180 arbeidsplaatsen? Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Dat is het verschuiven van het probleem. Ik moet helaas stellen dat dit rapport teveel de analyse van de provincie volgt, de daaruit voortkomende doelstellingen klakkeloos overneemt en toetst en alles wat de Buitenring aangaat zo positief mogelijk benadert. Er is geen sprake van een eigen analyse, dus ook niet een eigen weging van de doelstellingen. De Provincie heeft nergens onderzocht dat de beoogde doelen, zoals o.a. bereikbaarheid, veiligheid en verbetering van de economie, c.q. de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid, ook niet met de bestaande infrastructuur te realiseren is. Dat doet Ecorijs ook niet. Conclusie: Nut en noodzaak van de Buitenring zijn nog steeds niet aangetoond!
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg

met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00934-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07355

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het leefklimaat in de wijk Klingbemden te Brunssum vanwege visuele en geluidhinder.
Antwoord:	De buitenring voert hier door een reliefrijk gebied met hoogteverschillen op korte afstand. Het maximale hellingspercentage van de weg is hierbij beperkt vanwege verkeerskundige eisen. Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Ter hoogte van de kruising met de Merkelbekerstraat ligt de buitenring op maaiveld. Ter hoogte van de Kling ligt de Buitenring ingesneden. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. Dit leidt tot extra hoge taluds en extra ruimtebeslag om de omgeving en woningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn dat de aanleg van een Buitenring problemen in woonwijken gaat veroorzaken doordat er sluiproutes zullen ontstaan of zelfs worden aangelegd. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai. Bovendien zal er zeer zeker sprake zijn van waardevermindering van de woning.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00934-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Linden P., Klingbemden 175 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wat misschien overblijft, is de constatering dat Parkstad wel een economische impuls kan gebruiken. Het rapport van Ecorys geeft aan, dat de Buitenring niet het middel bij uitstek is om deze impuls te bewerkstelligen. Als de Provincie van mening is dat de meeste potentie aan de oostkant ligt en dit ook kan onderbouwen, dan moet je daar op inzetten en gebruik maken van de nieuwe aansluiting via Duits grondgebied. Dit traject kan zo nodig nog tot een 4-strooks weg worden opgewaardeerd. Daarmee kan het stuk Nuth naar Brunssum vervallen. Dat spaart geld en vele onnodige kilometers. Bij mogelijke voortzetting van deze route om Brunssum en Onderbanken zal ook de Brunssummer Heide ontzien moeten worden.
Antwoord:	Voor een goede bereikbaarheid van het oostelijk deel van Parkstad Limburg zijn goede verbindingen tussen dit deel van Parkstad Limburg en de A76 en de N281 wenselijk. Het deel van de Buitenring tussen Brunssum en Nuth zorg hiervoor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belanghebbenden vinden het onbegrijpelijk dat in de vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg c.a. terinzage wordt gelegd.□Voor de thans bestaande kennelijke haast en het tijdstip voor de officiële start van de□vaststellingsprocedure voor het PIP wordt geen goede reden gegeven.□Dit is te meer onbegrijpelijk omdat de voor de beoordeling van het PIP noodzakelijke□onderzoeken nog niet bij het ter inzage leggen van het ontwerp PIP, beschikbaar zijn.□Het vorenstaande is voor belanghebbenden reden om Provinciale Staten te verzoeken de□vaststellingsprocedure af te breken en nadat alle noodzakelijke rapporten beschikbaar zijn,□deze procedure opnieuw te starten.□Hiervoor is te meer reden omdat de informatieverstrekking aan met name de direct□belanghebbenden zeer summier en onvolledig is geweest en dat er, in tegenstelling tot hetgeen GS maar al te graag beweert, geen enkel inhoudelijk overleg, zoals bedoeld door de□Commissie Elverding, is geweest met alle direct belanghebbenden. Éénmaal zijn belanghebbenden uitgenodigd om een verhaal te mogen aanhoren. Van overleg is geen sprake geweest.□Een herstart van de vaststellingsprocedure geeft de kans voormeld verzuim te herstellen en zal Provinciale Staten in de gelegenheid stellen een besluit te nemen dat mede is gebaseerd op zienswijzen die op alle aspecten van de (ontwerp) besluiten zijn uitgebracht.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Met betrekking tot de terinzagelegging merken wij voorts op dat de stukken gedurende zes weken voor een ieder ter inzage hebben gelegen op diverse plaatsen in de regio. Een ieder die dat wilde heeft in die periode de mogelijkheid gehad om bijvoorbeeld in een gemeentehuis de stukken te bekijken. Daarnaast zijn de stukken ook te raadplegen op de website www.buitenring.nl. Op deze wijze heeft men derhalve kennis kunnen nemen van de stukken. □De op 2 en 3 juli 2010 gehouden informatiemarkt is een extra service geweest om een nadere uitleg bij de stukken te kunnen ontvangen en eventuele vragen beantwoord te krijgen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04941**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is geen informatie verstrekt over de totstandkoming van de verkeersprognoses. De door u bij brief d.d. 19 mei 2010 aan belanghebbenden verstrekte informatie bevatte die gegevens niet dit ondanks het gegeven dat die wel in voormeld schrijven worden genoemd. Zelfs een WOB-verzoek daartoe van een belanghebbende mocht niet baten. Dit verbaast te meer nu derden (niet zijnde overheden) wel en ook nog eens vóór het in procedure brengen van het PIP, door de Provincie in het bezit zijn gesteld van voornoemde gegevens. Hierover meer verderop in de zienswijze onder Verkeersmodel.
Antwoord:	De verkeersintensiteitscijfers zijn bij het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door GS werd op 16 december 1997 het bestemmingsplan Buitengebied van de Gemeente Brunssum goedgekeurd. In het tot 16 december 1997 vigerende oude bestemmingsplan Buitengebied was ruimte gereserveerd voor de aanleg van een randweg in dit buitengebied. In het sindsdien en thans nog vigerende bestemmingsplan is niet langer rekening gehouden met de aanleg van een randweg. Het is geen voorbeeld van consistent provinciaal beleid dat, nadat de vergunningen voor de bouw van de woningen in de woonwijk Amstenraderveld via een artikel 19 WRO procedure zijn verleend, diezelfde Provincie in 2001 haar corridorplannen met betrekking tot de randweg (2x l rijstrook) neerlegt in het POL2001. Temeer omdat door diezelfde Provincie eerder van Graaf D`Ansembourg aangekochte gronden, bestemd voor de realisering van een randweg ( 15 ha.), voor fl. l,-- op 19 maart 1997 terug in eigendom van de Graaf D`Ansembourg zijn overgedragen. Op het in 2001 gebruikte kaartmateriaal t.b.v. de corridorbepaling, was zelfs de woonwijk Amstenraderveld of de plannen daarvoor, als zodanig nog niet aangegeven. Hierdoor is de commissie MER op het verkeerde been gezet, hetgeen moge blijken uit het feit dat de commissie MER daarom in haar toetsing er nog -ten onrechte- vanuit ging dat Treebeek de dichtstbijzijnde woonwijk was. De opmerking van de commissie MER dat de kwaliteit van het destijds gehanteerde kaartmateriaal in meerdere opzichten onvoldoende was, was dan ook meer dan terecht. Overigens is dit vastleggen van de corridor in 2001 niet gebeurd middels een CBB (Concrete Beleidsbeslissing). Bijgevolg hebben burgers en belanghebbenden tot op heden geen inspraak hierop kunnen leveren en heeft geen rechtsbescherming in de vorm van bezwaar- en beroepsprocedure tegen het vastleggen van de corridor kunnen plaatsvinden. De Mer-commissie volgt ook deze zienswijze en schrijft in haar toetsingsadvies van 2008: "Dit betekent dat de corridor, en daarmee de afbakening van onderzochte alternatieven, juridisch gezien nog niet is vastgelegd".
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. In aanvulling hierop geldt dat de woonwijk Amstenraderveld in het MER fase 1, dat is opgesteld ten behoeve van de begrenzing van de corridor, is meegenomen als autonome ontwikkeling. De woonwijk is dan ook meegenomen in de besluitvorming over de corridor in het POL2001. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Demografische- (er is sprake van een bevolkingskrimp: de Etil onderzoeken zijn daar duidelijk over) en maatschappelijke ontwikkelingen sinds 2001 zijn zodanig dat de conclusies uit de mer-rapportage 2001 inmiddels achterhaald zijn. Die conclusies kunnen niet meer dienen om Nut en Noodzaak van de aanleg van de Buitenring Parkstad anno 2010 te onderbouwen. Inmiddels passen vele overheden hun bouwambities (zowel woning- als utiliteitsbouw maar ook infrastructurele werken) aan aan de veranderde omstandigheden. In de genoemde ontwikkelingen behoort u aanleiding te zien de nut en noodzaak beoordeling te actualiseren omdat een besluit anno 2010 niet kan worden gebaseerd op veranderde gegevens uit 2001.
Antwoord:	Het Inpassingsplan, inclusief de onderliggende rapportages waaronder het rapport van ECORYS, bouwt voort op recente verkeersberekeningen. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04955**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door GS gevolgde handelwijze roept de vraag op waarom wel wordt teruggekomen op bestuurlijke standpunten aan de hand van nader verkregen inzichten en waarom die lijn niet wordt doorgezet door geen actualisatie van de daadwerkelijk veranderde verkeers- en bevolkingsgegevens in de voorliggende besluitvorming mee te willen nemen. Daarbij moet worden bedacht dat een eenmaal aangelegde weg er voor "eeuwig" ligt en onomkeerbare negatieve effecten op milieu en de woon-en leefomgeving van burgers blijvend zullen zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het moet ervoor worden gehouden dat indien nog onzeker is wat bepaalde resultaten van onderzoeken zullen zijn die van invloed kunnen zijn op de vaststelling van een ruimtelijk plan, deze gegevens bekend moeten zijn bij de ter inzagelegging van het betreffende ontwerp besluit respectievelijk gedurende de inzage termijn beschikbaar moeten worden gesteld. Dit volgt uit het bepaalde in artikel 3:14 Awb dat weliswaar aanvulling van het dossier toestaat met het oog op het voorkomen dat het te nemen besluit steunt op gegevens die inspraakgerechtigden niet konden kennen en waarop de zienswijzen dan ook niet kunnen zijn gebaseerd. Voormelde onderzoeksgegevens zijn bij het einde van de inzagetermijn niet beschikbaar; hieruit volgt dat de te nemen besluiten niet zijn voorbereid overeenkomstig de wet. Ook hierom wordt verzocht de besluitvorming af te breken en de vaststellingsprocedure opnieuw en dan correct te starten.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04963**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Uitgegaan had moeten worden van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Ondersteund wordt dan ook het oordeel van de Mer-commissie dat vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is, zónder dat de Buitenring en de aansluiting Nuth worden gerealiseerd. De milieueffecten en doelbereik moeten hiermee en met de huidige situatie worden vergeleken. Het College van GS heeft er voor gekozen om het daartoe bevoegde gezag geen besluit te luien nemen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé of gekozen variant. Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant- op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie- voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. De nu vastgelegde variant in het PIP is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentie situatie, er bestaat in dit opzicht geen andere in juridische zin relevant te achten, variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Wij menen dat wij terecht de bestuurlijke voorkeursvariant tot trace hebben uitgewerkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zoals de MER commissie in haar adviezen, die integraal zijn over genomen door het betreffende bevoegd gezag, heeft gemeld, is ook de corridor geen CBB. De corridor heeft daardoor ook geen juridische status. De door GS overgenomen adviezen hadden als doel om te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zijn en nog meegenomen moeten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking gezien worden voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen CBB, in het POL geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor is een beantwoording van een niet gestelde vraag en daarom niet ter zake doende. GS hebben zelfs geweigerd om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen. Het college GS is van mening dat een advies van de Commissie MER in deze fase alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Op alle reacties en adviezen gegeven op het advies van de Commissie MER, geeft GS een interpretatie. Blijkbaar wordt het niet nodig gevonden deze interpretatie te laten toetsen. Zoals al genoemd heeft deze toets niet plaatsgevonden terwijl daarvoor toch alle reden was. Immers de uitkomsten van het MER-onderzoek en de daaruit voortvloeiende opdracht aan GS was zodanig dat hierin aanleiding had behoren te worden gevonden de MER commissie opnieuw te laten adviseren. Hiervoor was te meer reden nu GS als initiatiefnemer van het PIP, dit plan ook zelf ter vaststelling voorlegt aan PS; de reactie op de zienswijzen van belanghebbenden zelf opstelt en tevens de ontheffingen op het gebied van de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Het College van GS is zelfs van mening dat op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten, waardoor een ADC toets niet nodig is. Het College van GS vindt het niet meer nodig om de meest recente MER aanvulling en het MER aansluiting Nuth ter advies voor te leggen aan de commissie MER. Alle inhoudelijke beoordelingen komen hiermee automatisch- tenzij PS zijn verantwoordelijkheid neemt- op het bordje van de Raad van State terecht. De inspraak van de burger wordt hier wel zeer sterk beperkt. Dit is niet goed te maken met het zogenaamde vooroverleggen met diverse partijen. Herhaald zij dat er geen enkel overleg, zoals bedoeld door de Commissie Elverding, is geweest met direct belanghebbenden die - vooral- de nadelen van de buitenring c.a. aan den lijve zullen ondervinden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De nut en noodzaak discussie heeft volgens GS plaatsgevonden in de MER 1°fase. Dat er op dat moment sprake was van een veel beperktere doelstelling en dat er op dat moment nog onvoldoende inzicht was in de demografische ontwikkelingen (de door het ETIL gepubliceerde cijfers zijn duidelijk) in de regio heeft voor GS geen enkele aanleiding gegeven om de nut- en noodzaak discussie over te doen. Andere mogelijkheden om wel aan de doelen tegemoet te komen zijn niet onderzocht. Zij hebben enkele nieuwe doelen toegevoegd. De ter inzage gelegde MKBA, wat eigenlijk niet de benaming MKBA mag hebben, geeft zelfs duidelijk aan dat ook aan de nieuwe doelen en de bestaande doelen niet door het PIP tegemoet wordt gekomen. Dat het een efficiënte investering is (factor 1,1) zegt ook niets over het nut en de noodzaak. Hierover meer in de alinea over de MKBA. Vanuit doelmatigheid blijven wij van mening dat. onder andere door de demografische ontwikkelingen in Nederland en in het bijzonder de verwachte drastische afname van het aantal inwoners in de Parkstad regio door vergrijzing en ontgroening ook nog eens de verwachte grote afname van de beroepsbevolking, een hernieuwde beoordeling over het nut en de noodzaak tot het aanleggen van een Buitenring Parkstad had dienen plaats te vinden. Beoordeling van Nut en noodzaak dient ook plaats te vinden omdat momenteel een veranderde integrale ontwikkelingsvisie plaats vindt met betrekking tot de Oostflank (ingezet wordt op de toeristische functie in plaats van zware industrie) van Brunssum. waartoe het industrieterrein Hendrik behoort. Niet gedeeld worden de in toelichting behorend bij het ontwerp-PIP opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere vermeld dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt belanghebbenden voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet, de door belanghebbenden in een eerdere zienswijze genoemde 0+-variant. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het speciaal voor de regio ontwikkelde Verkeersmodel Regio Parkstad is toegepast. Uitgangspunt is de in 2004 werkelijk geconstateerde verkeersintensiteiten. Het wekt bevreemding dat sindsdien niet structureel nieuwe tellingen zijn uitgevoerd en gebruikt om het verkeersmodel te voeden en te actualiseren. Zo ontbreken op de Mobiliteitsmonitor op de Provinciale website veelal meetcijfers vanaf 2004! Een gemiste kans van GS om haar berekeningen van intensiteiten met recente metingen (waarin de gevolgen van de ingetreden krimp zichtbaar zullen zijn evenals de effecten van de nieuwe aansluiting via Born op de A2) te staven. In de Nota Zienswijzen lezen we: "Om de voorspellende eigenschappen van het verkeersmodel te testen, is een vergelijking uitgevoerd met de werkelijk geconstateerde verkeersintensiteiten in 2004. Hieruit kwam naar voren dat het verkeersmodel een goede weergave geen van de verkeersintensiteiten". Onduidelijk is welke vergelijking er gemaakt is!
Antwoord:	Het gaat er om dat het verkeersmodel in staat is om in de prognose situatie van input (sociaal economische gegevens, infrastructuur, etc.) te komen tot plausibele output (verkeersintensiteiten). Ter toetsing van de werking is het verkeersmodel Parkstad Limburg daarom eerst ontwikkeld en gekalibreerd voor het basisjaar 2004 aan de hand van feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals het Onderzoek Verplaatsingsgedrag en telgegevens. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. Het basisjaar is bij voorkeur een zo recent mogelijk jaar maar de keuze is mede afhankelijk van de gegevensbeschikbaarheid (denk aan input en gegevens ter kalibratie). Gelet op de (verplaatsingsgedrag, sociaal economische en infrastructurele) ontwikkelingen is er geen aanleiding geweest om het basisjaar naar een recenter jaar te actualiseren. Uit vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel met de daaraan gekoppelde kenmerken voldoende basis vormt voor het maken van de prognoses. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04996**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het NRM (Nationaal Rekenmodel) wordt landelijk toegepast voor hoofdwegen.□Niet duidelijk is geworden welke de verschillen zijn tussen het NRM en het Verkeersmodel Regio Parkstad. GS spreekt van marginale verschillen, maar kwalificeert deze niet. Indien marginale verschillen, waarom is dan een Verkeersmodel Parkstad ontwikkeld?□
Antwoord:	Het NRM en het verkeersmodel Parkstad Limburg zijn beide verkeersmodellen maar deze verschillen onder andere qua schaalniveau en zijn daarom niet zonder meer te vergelijken. Het verkeersmodel Parkstad Limburg is specifiek voor de regio Parkstad Limburg ontwikkeld om uitspraken te doen over de verkeersontwikkeling op het gemeentelijke en stadsregionale wegennet. Het is daarbij onder andere van belang te beschikken over een verkeersmodel waarin het netwerk en de gebiedsindeling voldoende gedetailleerd zijn opgenomen. Het NRM is met name bedoeld voor het hoofdwegennet en de aansluitingen daarop en is onvoldoende geschikt om op het detailniveau van stadsregionale en gemeentelijke wegen in Parkstad uitspraken te doen. Gelet op de doelstellingen van de Buitenring en de interactie met het gemeentelijke wegennet die daarbij een rol speelt, is voor de Buitenring Parkstad Limburg het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruikt. Ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeersmodel Parkstad Limburg is voor bepaalde onderdelen gebruik gemaakt van gegevens uit het NRM met als doel het verkeersmodel Parkstad Limburg zo veel mogelijk op het NRM af te stemmen. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van het NRM de goedkeuring gegeven voor het gebruik van het verkeersmodel Parkstad Limburg als basis voor de bepaling van de verkeers- en milieueffecten van de aansluiting Nuth, waarbij Rijkswaterstaat ook heeft gekeken naar de afstemming tussen beide modellen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij begrijpen wel dat het Verkeersmodel Parkstad een meer gedetailleerde input mogelijk maakt. Dat het gebied is verdeeld in meer centroids etc.□Leiden meer centroids per definitie niet tot meer verkeersbewegingen tussen die kleinere centroids? Wordt daardoor ook niet de explosie van verkeer op de Buitenring veroorzaakt? Is het Verkeersmodel Regio Parkstad wel eens toegepast buiten de regio Parkstad?□
Antwoord:	Meer centroids leidt er toe dat verkeer wordt meegenomen tussen de verfijnde centroids dat bij een grovere gebiedsindeling niet op het netwerk wordt toegedeeld en binnen een centroid (gebied) blijft. Bij een meer gedetailleerde gebiedsindeling is normaal gesproken echter ook het netwerk gedetailleerder. Het gaat er om dat het detailniveau van het netwerk en het detailniveau van de gebiedsindeling op elkaar zijn afgestemd. Uiteindelijk resulteren meer centroids daarom niet per definitie in meer verkeer op de belangrijke wegen. Bovendien is het verkeersmodel Parkstad Limburg met de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en netwerk) gekalibreerd aan de feitelijke situatie voor het basisjaar 2004. Het verkeersmodel Parkstad Limburg is specifiek ontwikkeld voor het studiegebied Parkstad Limburg en is in principe niet bedoeld voor toepassing buiten de (directe omgeving van) regio Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04998**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het deelrapport 10B is op bladzijde 6 te lezen: "De gepresenteerde berekeningen zijn gedaan voor ontwerpversie 18 december 2009, vóór bestuurlijke optimalisaties en met de emissiefactoren en achtergrondconcentraties zoals die zijn vastgesteld door de minister van VROM in maart 2009. De berekende concentraties voor NO2 en PM l O blijken ruim beneden grenswaarden te liggen. Om een zo actueel mogelijk beeld te geven zal tijdens de tervisielegging van deze rapportage nog een actualisatie worden uitgevoerd. Deze actualisatie zal worden uitgevoerd met de zeer recent beschikbaar gekomen versie van rekenmodellen, emissiefactoren en achtergrondconcentraties. Dan zullen ook de optimalisaties in het ontwerp worden meegenomen". Er wordt dus geen rekening gehouden met de gevolgen van het verleggen van het bestuurlijk voorkeurstracé tot dicht langs de woonwijk Amstenraderveld. De concentraties zouden uitgewerkt zijn voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. De gegevens van de autonome situatie staan in geen enkele ter inzage liggend stuk. Dit is uitermate vreemd daar naar aanleiding van het advies van de commissie MER, dat integraal door GS is overgenomen, deze gegevens inzichtelijk gemaakt zouden worden. Het is nu niet vast te stellen of er sprake is van een verslechtering of een (substantiële) verbetering of een nagenoeg gelijk blijven. Ook is niet vast te stellen of er in bepaalde delen sprake van verslechtering of verbetering is zoals GS stelt. Deze opmerking wordt dan ook niet onderbouwd. Ook hier geldt dat de niet beschikbare gegevens node worden gemist. Wel staat vast, althans dat blijkt uit een "rapportage luchtkwaliteit 2006" van de gemeente Brunssum dat in het jaar 2006 in geheel Brunssum wordt voldaan aan de normen die worden gesteld aan de luchtkwaliteit. Of dat zo blijft met de aanleg van de buitenring zo dicht langs de woning van belanghebbenden is zeer de vraag.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Provincie heeft Bureau Ecorys opdracht gegeven om een toetsing op doelbereik uit te voeren en om een MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) op te stellen met als doel na te gaan of de beoogde investering in de Buitenring een effectieve en efficiënte investering is. Wat opvalt, is dat de door GS verleende opdracht aan Ecorys niet als onderliggend document of bijlage is toegevoegd aan de rapportage. Toch is kennisnemen van de inhoud van de opdracht van belang omdat die inhoud vaak de resultaten van onderzoek kan verklaren (wat niet is verzocht zal ook niet zijn onderzocht). De MKBA pretendeert alle kosten en baten mee te nemen. Echter er wordt aangegeven dat de kosten voor natuur, hoe klein deze volgens de opstellers ook mogen zijn, niet worden meegenomen. Verder worden de kosten veroorzaakt tijdens de aanfegfase, onder andere de reistijdverliezen, schade aan wegdekken door groot materieel etc. niet meegenomen. Planschade en schade door aantasting van het landschap zijn ook niet meegenomen. Deze wijzen van onderzoek waarbij evidente kosten niet in aanmerking worden genomen, doet afbreuk aan een MKBA. Immers wel te maken -maatschappelijke (daaronder is ook te verstaan de toe te nemen geluid en verkeershinder t.o.v. de thans bestaande situatie) - kosten worden buiten het onderzoek gelaten. Volgens het rapport van Ecorys luidt de conclusie dat GS met de aanleg van de Buitenring de doelstellingen realiseert. Ecorys gaat ervan uit dat GS een goede analyse heeft gemaakt en toetst in het rapport of GS met de aanleg van de Buitenring de doelen bereikt, die gekoppeld zijn aan deze analyse. Maar als de analyse niet klopt (b.v. de aannames met betrekking tot de toeristische ontwikkeling), moeten ook de doelstellingen anders zijn. Dit onderdeel van het rapport is daarmee van zeer beperkte waarde. De MKBA maakt wel duidelijk dat er nauwelijks sprake is van enig economische impuls aan de regio, nauwelijks sprake is van een toeristisch recreatieve impuls of GS moet van mening zijn dat dit gezocht moet worden in die 180 extra arbeidsplaatsen die de aanleg van de buitenring zou opleveren. Overigens komen die 180 arbeidsplaatsen "uit de lucht vallen" en worden die niet onderbouwd met vraaggerichte overwegingen met een hoog werkelijkheidsgehalte. Daarnaast is er niet tot nauwelijks sprake van het oplossen van verkeersknelpunten. Hiervoor willen wij verwijzen naar tabel 3.2 uit de MKBA. Een groot aantal verbeteringen waren geen knelpunt, een groot aantal verbeteringen lossen het knelpunt niet op, er komen zelfs nieuwe knelpunten bij zoals de Allee te Amstenrade en de kruising Pater s we g/Tri c hterwe g/Akerstraat -Noord. De niet opgeloste knelpunten zullen gescheiden moeten worden aangepakt. Ook dat is niet opgenomen in de kosten in de MKBA evenmin als de conclusie dat de N274 verbreed moet worden naar 2x2 baans weg, als direct gevolg van de Buitenring. Verzocht wordt om een MKBA op te stellen die alle kosten meeneemt en op andere punten voldoet aan de eisen die behoren te worden gesteld aan een MKBA. 12 De genoemde baten bestaan voornamelijk uit reistijdwinst. Hoe reëel is het om de reistijdwinst woon-werkverkeer en recreatieverkeer mee te nemen en te kapitaliseren. En indien het reëel is getuigt het dan van een weloverwogen besluit om dit als maatschappelijke baten te zien, wetende dat dit verkeer 70% van het totale verkeer is. Drie tot vier minuten eerder aan tafel zitten voor het opscheppen van de piepers zal toch niet echt leiden tot een economische impuls in de regio of tot een mogelijkheid tot het bezoeken van meerdere attracties op een dag. Daarnaast missen we de reistijdvergelijking indien gebruik wordt gemaakt van de verbinding van Parkstad via de N274 richting A2 bij Born. Juist via deze verbinding is een echte enorme winst in tijd en kilometers te bereiken. Het MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, hierbij zijn geen berekeningen aan de andere varianten uitgevoerd, maar de conclusie is enkele gebaseerd op aannames. Een vergelijk met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, de enige echte vergelijking, is niet gemaakt. Noch is er gekeken naar enige mogelijkheid die wel aan de doelstelling tegemoet zou komen en misschien meer dan 180 arbeidsplaatsen oplevert. Het is dan ook volstrekt onduidelijk wat GS beoogt met de MKBA aan te tonen. Als het doel was om met de efficiency berekening de nut/noodzaak aan te tonen dan ontbreekt er duidelijk iets in de tekst. Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de gestelde doelen en geen alternatieve betere investeringsmogelijkheden zijn onderzocht, behoeft de investering nog niet noodzakelijk te zijn. De alternatieven behoeven natuurlijk niet gezocht te worden in enkel en alleen infrastructurele en mobiliteitsvoorzieningen, maar kunnen ook gezocht worden in wijkverbetering, groenuitbreiding. scholing etc. Daarnaast is het onduidelijk of de kosten van de aansluiting Nuth zijn opgenomen daar de baten wel zijn opgenomen in reistijdwinsten.

Antwoord:

In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De provincie heeft ECORYS verzocht om een MKBA voor de Buitenring op te stellen conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en te baseren op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Conform dit verzoek heeft ECORYS ook de MKBA opgesteld. De provincie herkent zich niet in de opmerking dat niet alle kosten in de MKBA zijn opgenomen. ECORYS heeft de MKBA opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften, ook ten aanzien van de kosten. De kosten voor natuur, aanpassingen aan onderliggend wegennet, de aansluiting Nuth, planschade en de schade door aantasting van het landschap zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken.

Het klopt dat ECORYS geen oordeel velt of de provincie Limburg een goede analyse heeft gemaakt van de problemen die ten grondslag liggen aan de Buitenring en van de doelstellingen van de Buitenring. Dit is ook niet aan ECORYS gevraagd. Voor de provincie Limburg zijn de problemen achter en de doelen van de Buitenring onomstreden. Voor de uitgevoerde MKBA is deze analyse overigens ook niet belang. Ongeacht de doelen of problemen geeft deze analyse sec een oordeel over de efficiency van het project. De door ECORYS geraamde 180 extra arbeidsplaatsen zijn gebaseerd op gangbare methodieken en zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in de rapportage van ECORYS niet gekwantificeerd.De MKBA-voorschriften schrijven voor om reistijdveranderingen voor woon-werk- en recreatief verkeer te monetariseren. Dit is gangbaar en onomstreden in Nederland.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade wordt niet goed beschermd in het Inpassinsplan.Een verhoogde aanleg van de Allee; de impact van de ovatonde op hoogte; de verbreding van de Allee; het moeten wijken van de bomen op de Allee en de doorsnijding van de bomenlaan op de Allee en de Brunssummerweg, zijn allemaal aantastingen van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. Bij de ruimtelijke inpassing werd er diverse malen op gewezen dat er door de wijziging van de Allee, noodzakelijk vanwege de ophoging met 2 meter en de verbreding van de weg als toevoerweg naar de op en afritten, ernstig inbreuk werd gemaakt op het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade.
Antwoord:	Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren, wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven, zal de historische laan Allee worden hersteld door de aanplant van laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet, de 0+-variant. Daar waar de BPL EHS-gebieden doorkruist is de nee/tenzij toets onjuist toegepast. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. Provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het plangebied aanwezig zijn. Er heeft geen jaarrond-inventarisatie plaatsgevonden. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast en wordt niet aangegeven dat uitvoeringswerkzaamheden buiten het broedseizoen zullen plaatsvinden. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het

Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door GS gemaakte tracékeuze in de nabijheid van de woning van belanghebbenden aan de Roekenveldweg is niet de juiste. In het ontwerp-PIP wordt een nieuwe weg aangelegd aan de noordzijde van de betreffende woning. Deze nieuwe weg wordt bovendien aangelegd nagenoeg direct tegen het betreffende perceel aan, waarbij o.a. geen rekening is gehouden met de feitelijke eigendomssituatie (zie onder verkeersaspecten punt 3 t.a.p.). Er is ten onrechte uitgegaan van louter kadastrale gegevens. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Echter GS heeft onvoldoende onderzoek gedaan naar alternatieven. Met de belangen van omwonenden, waaronder belanghebbenden, van Amstenraderveld, waar hun woning gelegen is, heeft GS geen enkele rekening gehouden. Zoals bovenstaand vermeld onder het kopje Verkeersaspecten` had GS in ieder geval ook zorgvuldig onderzoek dienen te verrichten naar mogelijkheden om de Buitenring aan te leggen op bestaande wegen en eventuele aanpassingen daarvan. De keuze voor het aanleggen van het nieuwe tracé (en waarom is afgeweken van het bestuurlijke voorkeurstracé) is onvoldoende gemotiveerd door GS.
Antwoord:	Wij hebben samen met de regio in de periode 2006 - 2008 een aantal alternatieven voor de ligging van de Buitenring onderzocht. De resultaten zijn verwerkt in de Tracénota/Milieu Effect Rapport Buitenring Parkstad Limburg (TN/MER BPL). De milieueffecten, zoals verwoord in deze TN/MER BPL zijn meegenomen in het bestuurlijk standpunt over het zogenaamde Voorkeurstracé. Beide documenten hebben medio 2008, samen met de concept Omgevingsvisie, een afzonderlijke inspraakprocedure doorlopen. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de TN/MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij kunnen niet ontkennen dat het gebied een andere uitstraling zal krijgen ten gevolge van de aanleg van de Buitenring zoals thans in het inpassingsplan voorzien. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05020**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Verwezen wordt naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van de Buitenring zal juist leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Deze toename van verkeersbewegingen in dit Noordelijk deel van Parkstad, zal voor belanghebbenden, woonachtig in de directe nabijheid van het tracé, leiden tot een enorme toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.□15□Op dit moment is het voor belanghebbenden nog mogelijk om ongestoord in de achtertuin te□zitten; behoudens dan op dagen dat AWACS vluchten uitvoert. Met de komst van de□Buitenring zal dit voor altijd onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de□gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan lopen wij een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.□Overigens zijn de geluidscontouren van de AWACS niet terugvinden op bijlage l van het□Akoestisch onderzoek. Op pagina 43 van dit onderzoek staat echter vermeld: De□luchtvaartcontouren zijn weergegeven in een afbeelding van bijlage 1.□Bij de geluidsbepaüng en meting van de luchtkwaliteit dienen voorts de aan de AWACS toe□te schrijven gevolgen als aparte factor te worden meegewogen. Dit kan niet worden□beschouwd als omgevingslawaai of achtergrondconcentratie. Behalve dat de voornoemde□contouren ontbreken, als onderliggend document ook, de door het NLR1 voor de luchthaven□uitgevoerde geluidsberekeningen. De meest recente berekeningsresultaten zijn immers wel door het NLR voor het project PIP aangeleverd, wat eveneens vermeld wordt op pagina 43,
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en deels ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Omwonenden van de Buitenring, waaronder belanghebbende, zullen worden blootgesteld aan hogere waardes aan stikstofdioxide en fijn stof dan volgens wettelijke luchtkwaliteitseisen is toegestaan. Gewezen wordt naar het hiervoor genoemde rapport luchtkwaliteit 2006 van de gemeente Brunssum waaruit blijkt dat nergens in Brunssum een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen plaatsvindt. Dat zal met de aanleg van de Buitenring anders worden. Deze voorziene overschrijdingen van de grenswaarden stikstofdioxide en fijnstof leveren direct gevaar op voor de gezondheid van omwonenden van de Buitenring. Inmiddels bestaat ook het verdacht van een verband tussen neurologische aandoeningen zoals Parkinson en Alzheimer en fijnstof, zo blijkt uit een zeer recente promotiestudie van drs. Damien van Berlo aan de Universiteit van Maastricht. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal belanghebbende ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan dan ook niet worden onderschreven. Voor belanghebbenden leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering (luchtkwaliteit; geluidoverlast; verkeersoverlast) van het woon- en leefmilieu en beperkingen van het ongestoord gebruik van woning en tuin. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van luchtverontreinigde stoffen gedurende een korte periode. Belanghebbenden wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen wij een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft bij de voorbereiding van het onderhavige plan onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De waterproblematiek in het Amstenraderveld en omgeving wordt onderschat. Gedacht wordt de problematiek te kunnen tackelen door infiltratie via bermen en bergingssloten. Bergingssloten al dan niet voorzien van grondverbetering en stuwschotten. Ter hoogte van de Allee (traject G) is geen ruimte voor een bergingssloot.
Antwoord:	U geeft aan dat de waterproblematiek in Amstenrade wordt onderschat. De uitwerking van de afwatering van de BPL en mogelijke effecten op grondwater en oppervlaktewater zijn beschreven in de waterparagraaf van het PIP. Daarnaast is afzonderlijk een afwateringsplan opgesteld en een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd (deelrapport 6b en 6c). De plannen zijn in het kader van de watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden. Hiermee is voldoende onderbouwd wat de effecten voor de waterhuishouding zijn en welke maatregelen worden genomen. Het afwateringssysteem voldoet aan de eisen van het waterschap Roer en Overmaas. In de dimensionering van bergingssloten is rekening gehouden met de toestroming van hemelwater afkomstig van hoger gelegen gebieden. Bij de dimensionering van de bergingsvoorzieningen is eveneens rekening gehouden met de eis dat de bergingsvoorzieningen binnen 24 uur weer beschikbaar moeten zijn voor de volgende neerslaggebeurtenis. Specifiek is bij de kruising met de N-276 aanvullende waterberging voorzien in de oksels van de afrit. In uw zienswijze vermeld u dat in het verleden hemelwater van het Amstenraderveld naar de woonwijk stroomt. In dit kader kan worden vermeld dat door de aanleg van de verdiepte ligging van de BPL het afstromend water van het Amstenraderveld in de bergingssloten terecht komt en niet meer richting de woonwijk kan stromen. Infiltreren van afstromend wegwater naar diepere grindlagen is overwogen. Echter het vigerende beleid van waterschap Roer en Overmaas en Provincie Limburg staat dit niet toe. De verschillende maatregelen die zijn voorzien om de waterkwaliteit van het infiltrerend wegwater te waarborgen voldoen aan de landelijke richtlijnen voor snelwegen. De problematiek met betrekking tot wateroverlast en afkoppelen in het verleden in de woonwijk Amstenrade staat los van de aanleg van de BPL. De specifieke locatie van de pompkelder is niet opgenomen in het PIP. De aanleg van de pompkelder zal binnen het aangegeven ruimtebeslag plaatsvinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ter hoogte van de Sperwerdreef, de Houtduiflaan en ter hoogte van de doorsteek aan de Oud- Amstenraderweg zijn op dit moment toegangen tot het uitloopgebied.Het landgoed Amstenrade zal met de aanleg van de buitenring vanuit deze doorsteken nietmeer bereikbaar zijn.
Antwoord:	De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade ter hoogte van de Sperwerdreef, de Houtduiflaan en ter hoogte van de doorsteek aan de Oud Amstenraderweg vervallen inderdaad. Het is immers niet mogellijk om alle voetpaden en landbouwwegen te vervangen door een viaduct. Het landgoed blijft echter via de Brunsummerweg en Hagendorenweg goed toegankelijk. De status van NSW-landgoed verandert dan ook niet met de realisering van de Buitenring. Het landgoed Amstenrade blijft vrij toegankelijk voor wandelaars uit de ondermeer de omliggende wijken. Bij de keuze voor de ligging van het trace is een afweging gemaakt tussen enerzijds de beberking van hinder voor bewoners en anderzijds de beperking van de de aantasting van het Nationaal Landschap en de Bufferzone. Het gekozen trace is de uitkomst van deze afweging. Om die reden is er ook voor gekozen de Buitering verdiept aan te leggen. Het grootste deel van het trace ligt op 6 meter onder maaiveld. Alleen ter hoogte van de kruising met de Allee is de diepteligging geringer omdat daar het maaiveld lager ligt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Op grond van afdeling 6.1 Wro is het Inpassingsplan een planschadegevoelig besluit. In artikel 6 lid 2 sub a is neergelegd dat ook een bepaling van een Inpassingsplan een titel voor planschade kan opleveren. Op voorhand valt daarom niet in te schatten in hoeverre het provinciale Inpassingsplan kan worden aangemerkt als een planschadeveroorzakend besluit en of inwoners recht hebben op een plan schade vergoeding. Planschade is niet bedoeld ter compensatie van kosten die voortvloeien uit het Inpassingsplan (wegens bijvoorbeeld omleggen van wegen en infrastructuur). Planschade is slechts bedoeld in gevallen waarin door het besluit (bepalingen van het Inpassingsplan) aantoonbare waardedaling van (gemeentelijke of particuliere) eigendommen of inkomstenderving (bijvoorbeeld huur of omzet) wordt veroorzaakt. Dergelijke waardedaling/inkomstenderving kan in bepaalde gevallen op voorhand worden gecalculeerd. In die gevallen kan met de besluitnemer (Provincie) een vergoeding worden overeengekomen om de waardedaling "anderszins te verzekeren" (d.w.z. te `compenseren`.) Gevraagd wordt dan ook dit aspect nader inzichtelijk te maken ten aanzien van woningen in en rondom het plangebied en een compensatieverzoek aan de daarvoor in aanmerking komende omwonenden te doen wegens te verwachten planschade. Dat komt tot op heden niet voor in de stukken. Voordeel hiervan is dat meer inzicht in de kosten zal ontstaan.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor dit gebied is een beschermend bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad van Schinnen zulks naar aanleiding van het ministerieel "Aanwijzingsbesluit beschermd dorpsgezicht Amstenrade` van 31 maart 1969. Conform artikel 36 uit de Monumentenwet is er een verplichting om voor het beschermd dorpsgezicht een ter bescherming strekkend bestemmingsplan vast te stellen. De regels evenals de toelichting op het ontwerpinpassingsplan houden te weinig rekening met de bepalingen uit dat aanwijzingsbesluit. Omdat het Inpassingsplan voor een gedeelte het vigerende bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het zeer wenselijk om de regels betreffende het beschermd dorpsgezicht uit het vigerende plan over te nemen. Dit doet tevens recht aan het Belvedèregedachtegoed, namelijk dat de cultuurhistorische waarden mederichtinggevend moeten zijn.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De bestemming Waardearcheologie die nu is opgenomen, is te algemeen en grijpt niet□specifiek terug op de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht van Amstenrade.□Immers:□1. Niet is duidelijk uit de plantekeningen en de toelichting in welke mate door verkeersvoorzieningen (verkeerslichten, verkeersborden en richtingaanwijzingen) het□zicht op het Beschermd Dorpsgezicht, dat overigens al ernstig beschadigd wordt door□de verhoging van 2 meter van de Allee, nog verder aangetast wordt.□2. Uit artikel 3.26 lid l Wro blijkt dat de gemeenteraad van Schinnen had moeten worden gehoord in het kader van de vaststelling van het Inpassingsplan. Vanwege het uitblijven van horen kan worden aangenomen dat op onvoldoende wijze met de belangen van in het bijzonder het Beschermd Dorpsgezicht rekening is gehouden en dat daardoor het inpassingsbesluit op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Ook het provinciale belang van de aanleg van de Buitenring op of langs Schinnens grondgebied is onvoldoende gebleken in de ruimtelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het PIP.□3. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van het rayon Meerssen, Schinnen en Stein is van mening dat de ruimtelijke kwaliteit van Schinnen en die van het Beschermd Dorpsgezicht in het bijzonder onnodig worden aangetast. De ter inzage liggende stukken zijn onvoldoende om een juist beeld te krijgen van de toekomstige situatie en geven onvoldoende garantie dat de gestelde uitgangspunten (goede landschappelijke inpassing, behoud van de ruimtelijke kwaliteit en het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade in het bijzonder) zullen worden waargemaakt.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. □In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te

nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.

Met betrekking tot de verkeersvoorzieningen (verkeerslichten, verkeersborden en richtingaanwijzingen) merken wij dat dit aspecten zijn waarvan de exacte situering niet in een inpassingssplan behoeft te worden geregeld. Wel is in de planregels bepaald tot welke hoogte bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht. Voorts zal bij de vaststelling van het Inpassingsplan een regeling worden opgenomen die het mogelijk maakt om onder andere nadere eisen te stellen aan de situering en de maatvoering alsmede de landschappelijke inpassing van bouwwerken. De exacte civieltechnische uitwerking vindt in de regel plaats gedurende en na afloop van de inpassingsplanprocedure. Uiteraard dient bij deze uitwerking rekening te worden gehouden met de in het Inpassingsplan opgenomen kaders. Bij brief d.d. 12 augustus 2008 is de de raad van de gemeente Schinnen gehoord over het voornemen van de provincie Limburg om een inpassingsplan op te stellen. De gemeenteraad is tot 1 november 2008 in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke reactie over ons voornemen kenbaar te maken. Bij brief van 29 oktober 2008 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schinnen gereageerd op het voornemen van de provincie. Daarmee is aan de wettelijke verplichting voldaan. Het provinciale belang is voldoende onderbouwd in de POL-aanvulling Nieuwe Wro en in de toelichting op het Inpassingsplan. In haar advies ten aanzien van het de Kruising Kloosterberg/Brunsummerweg verzoekt de Commissie Ruimtelijke kwaliteit van het rayon Beek, Meerssen, Schinnen en Stein om een toelichting op de vormgeving van deze kruising. Ter hoogte van deze kruising ligt de Buitenring bijna 7 meter diep ingesneden. De Kloosterberg/Brunsummerweg kan daardoor de Buitenring op maaiveld kruisen en hoeft niet opgehoogd te worden. Voor de aanleg van de Buitenring worden alleen de laanbomen ter plaatse van het viaduct gerooid. De rest van de laan kan volledig in stand blijven. In haar advies ten aanzien van de situatie rond de Allee stelt de commissie de keuze voor de realisering van een aansluiting ter discussie. Deze keuze maakt onderdeel uit van de programmatische uitgangspunten voor het Omgevingsplan.

In het Omgevingsplan zijn de maatregelen beschreven om binnen de programmatische uitgangspunten tot een goede landschappelijke inpassing te komen. De maatregelen bestaan uit een aantal elementen: 1. De keuze voor een verdiepte ligging van de Buitenring. Aanvankelijk was het de bedoeling de Buitenring verhoogd aan te leggen, de Allee zou dan de Buitenring op maaiveld kruisen. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap tussen het beschermd dorpsgezicht en de bebouwingsrand van Brunssum en Hoensbroek niet te verstoren is ervoor gekozen de Buitenring verdiept aan te leggen. Over het grootste deel van het trace bedraagt de diepteligging ruim 6 meter. Omdat het maaiveld ter hoogte van de Allee echter enkele meters lager ligt dan langs de rest van het trace kan de Buitenring hier slechts 4 meter worden verdiept. 2. De toepassing van steile taluds en verticale wanden. Om ruimtebeslag van de Buitenring zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om de taluds uit te voeren als steil talud (2:1). Tussen de op- en afritten en de hoofdrijbaan worden verticale wanden toegepast. 3. Inpassing ovotonde Om het ruimtebeslag van de aansluiting te beperken is gekozen voor de toepassing van een ovotonde. De ovotonde en de aansluiting op de Allee zijn zodanig gedimensioneerd dat het verwachten verkeersaanbod van en naar Amstenrade op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Omdat de buitering ter plaatse van de kruising met de Allee slechts 4 meter diep ligt moet de ovotonde 2 meter boven maaiveld worden gelegd. In de richting van Hoensbroek naar Amstenrade loopt het maaiveld af. Langs de buitenring loopt het maaiveld aan beide zijden op. De overgangen van de ovotonde naar het maaiveld krijgen een vloeiend verloop. In aanvulling op bovenvermelde maatregelen is in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed d.d. 23 juli 2010 een reeks uitgangspunten vastgesteld voor de inrichting van de aansluiting. Deze afspraken zijn vastgelegd in een verslag van dit overleg. In de toelichting op het omgevingsplan worden de afspraken met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed opgenomen. Voorstel: de zienswijzen op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook het uitzicht vanuit de woning wijzigt in negatieve zin. Op dit moment hebben belanghebbenden vanuit de woonkamer en tuin vrij uitzicht over landelijke gebieden. Hoewel iets meer dan 4 meter verdiept aangelegd, zal hinder worden ondervonden van de naast het tracé van de Buitenring aan te leggen straatverlichting, verkeersborden en door auto`s gevoerde verlichting. De slaapkamers zijn gelegen aan de achterzijde van de woning grenzend aan de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet, de door belanghebbenden in een eerdere zienswijze genoemde 0+-variant. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het ``deelrapport omgevingsplan'' wordt op blz 61 aangegeven: "Om de geluidhinder naar woningen te beperken is voor het tracé tussen de Allee en de Brunssummerweg afgeweken van het Basisprofiel en gekozen voor een toepassing van steile taluds (2:1) in plaats van taluds met een helling 1:3. Hiermee wordt ook het ruimtebeslag van de Buitenring in de landschappelijke zone tussen Amstenrade en Brunssum beperkt. " Op dit tracégedeelte is de afstand tussen de huizen (Trichterweg) en de buitenring echter beduidend groter dan de afstand van de woning van belanghebbenden en andere woningen aan de Roekenveldweg t.o.v. de buitenring. Waarom -als het al niet anders kan- geen toepassing van steile taluds juist op die plaats (Roekenveldweg) waar de buitenring het meest dicht in de buurt van de woningen ligt?
Antwoord:	Ook aan de woonwijkzijde ter plaatse van de Roekenveldweg zal het talud 2:1 worden. Dit is in het definitieve Inpassingsplan aangepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het door GS in 2008 vastgestelde bestuurlijk voorkeurstracé is de afstand tussen de buitenring en de woonwijk Amstenraderveld beduidend groter. Door een "optimalisatie" is die afstand terug gebracht tot ca. 20 meter achter de tuin van belanghebbenden. Uit de tabel op bladzijde 58 van het deelrapport 2 "Tweede aanvulling MER" valt op te maken middels de 2 kruisjes dat deze "optimalisatie" een grote verbetering is m.b.t. geluid. Echter op bladzijde 59 staat geschreven: "omdat de weg dichter op de woningen komt te liggen, is er voor de woningen een negatief effect zichtbaar. De geluidseffecten komen tot uitdrukking in de verschaling van het aantal geluidsbelaste woningen naar hogere geluidsbelastingklassen. Ook neemt het aantal geluidsgehinderden toe. De effecten van deze optimalisatie worden dan ook negatief beoordeeld." 16 Ook hier wordt de bestuurlijke voorkeursvariant ten onrechte als referentiekader gebruikt en is daardoor ontbreekt informatie over de toename van de omvang van de geluidsbelaste woningen en het aantal geluidsgehinderen t.o.v. een situatie zonder Buitenring. Belanghebbenden zijn derhalve van mening dat alleen al in de nabijheid van het Amstenraderveld door aanleg van de Buitenring t.o.v. de huidige situatie sprake is van: • een toename van het geluidsbelaste oppervlak boven de 48 dB van 216 ha.; • een toename met 1738 van het aantal geluidsbelaste woningen boven de 48 dB en • een toename van 2500 van het aantal geluidsgehinderden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00935-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10146

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	BRUNSSUMMERWEG/KLOOSTERBERG.AMSTENRADE "De Brunssummerweg/Kloosterberg gaal verhoogd over de buitenring. De Brunssummerweg /Kloosterberg is een fietspad en is derhalve geen zonerinsgplichtige weg. Nader onderzoek is niet van toepassing". De Brunsummerweg/Kloosterberg is echter op dit moment geen fietspad en om die reden is nader akoestisch onderzoek noodzakelijk! Verder volgt uit andere ter inzage gelegde stukken (kaartmateriaal waarbij de diepteligging van de weg wordt aangegeven) dat de Brunssummerweg/Kloosterberg toch niet verhoogd over de buitenring zal worden aangelegd. Verwarring alom dus! De woonwijk Amstenraderveld is gelegen onder aan de glooiing van het akkergebied van het landgoed van Amstenrade. De vraag is gerechtvaardigd of bij de geluidsberekeningen (geen metingen!) rekening is gehouden met deze specifieke ligging. Gevreesd wordt voor weerkaatsing (echo-werking) van geluid tegen het hellende noordelijk, veel hoger gelegen landschap. Vastgesteld is in dit verband dat gesprekken van wandelaars op de Oud Amstenraderweg in het veld op ca 100 meter afstand van de tuin van cliënt afhankelijk van de wind bijna letterlijk kunnen worden gevolgd.
Antwoord:	Met de hoogte van het landschap en het wegdek en de reflectie van geluid is, conform het RMV 2006, rekening gehouden in het akoestisch onderzoek. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00935-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10147

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Elke toetsingsmogelijkheid van het Verkeersmodel Regio Parkstad is expliciet en herhaald door de Provincie Limburg uit het zicht van belanghebbenden gehouden, ïnputgegevens en software werden niet (ofschoon daarom is verzocht) ter beschikking gesteld. Essentiële informatie is bijgevolg buiten de mogelijkheid gebleven daarop een zienswijze in te dienen.
Antwoord:	Door de heer Wevers is verzocht verschillende documenten / gegevens aangaande het verkeersmodel ter beschikking te stellen, te weten: - de verkeersintensiteiten op een aantal wegen (verzoek tijdens bijeenkomst d.d. 10 februari 2010); - de invoergegevens van het gehanteerde verkeersmodel (verzoek per mail d.d. 27 april 2010); - de Technische Rapportage verkeersmodel Parkstad Limburg (verzoek per mail d.d. 30 april 2010). Aan het verzoek betreffende de Technische Rapportage (inclusief de invoergegevens) is op 19 mei 2010 voldaan. De verkeersintensiteiten zijn bij het ontwerp-Inpassingsplan ter inzage gelegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De indruk bestaat dat juist door toepassing van het gehanteerde verkeersmodel er proportioneel te veel verkeer geacht wordt te rijden via de Buitenring Parkstad. Niet kan worden vastgesteld of en op welke wijze de laatste demografische cijfers zijn meegenomen in de berekeningen die uit dit model voortvloeien. Daarbij in ogenschouw nemend dat de uitkomsten van verkeersmodellen beïnvloed kunnen worden door input, maar ook door bepaalde verkeersstromen aan te geven. Zoals Gedeputeerde Driessen het onlangs tijdens de CIE-vergadering in het Roda-stadion nog bevestigde: Verkeer is als water; wordt ergens de kraan dichtgedraaid, zal er elders meer water stromen. Daarmee bevestigend dat een verkeersmodel beïnvloed kan worden.
Antwoord:	In het voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De verkeersstromen worden niet vooraf aangegeven, maar door het verkeersmodel zelf gegenereerd. De routekeuzes die ten grondslag liggen aan de reistijdberekeningen, worden door het verkeersmodel zelf bepaald, waarbij in de spitsperiodes rekening gehouden is met de capaciteiten op wegvakken en kruispunten. Het is dus niet zo dat de routekeuze vooraf door ons is bepaald en handmatig in het verkeersmodel is ingevoerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De commissie MER heeft in haar adviezen niet alleen aanbevolen het verkeersmodel NRM toe te passen maar ook microsimulatiemodellen. Het is onduidelijk waarom GS geen melding maakt van de resultaten van berekeningen bij toepassing van het verkeersmodel NRM.
Antwoord:	Het verkeersmodel Parkstad Limburg is specifiek voor de regio Parkstad Limburg ontwikkeld om uitspraken te doen over de verkeersontwikkeling op het gemeentelijke en stadsregionale wegennet. Het is daarbij onder andere van belang te beschikken over een verkeersmodel waarin het netwerk en de gebiedsindeling voldoende gedetailleerd zijn opgenomen. Het NRM is met name bedoeld voor het hoofdwegennet en de aansluitingen daarop en is onvoldoende geschikt om op het detailniveau van stadsregionale en gemeentelijke wegen in Parkstad uitspraken te doen. Gelet op de doelstellingen van de Buitenring en de interactie met het gemeentelijke wegennet die daarbij een rol speelt, is voor de Buitenring Parkstad Limburg het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruikt. Ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeersmodel Parkstad Limburg is voor bepaalde onderdelen gebruik gemaakt van gegevens uit het NRM. Voor bepaalde aansluitingen is de verkeersafwikkeling nader in beeld gebracht middels microsimulatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De gegeven reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn het minimale tijdwinsten die in de regel als een te verwaarlozen effect kunnen worden beschouwd.
Antwoord:	Reistijdwinst is een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Daarnaast wordt geen inzicht verschaft in de gebruikte (logische) routes om de aangegeven tijdwinsten te berekenen.
Antwoord:	De routes zijn bepaald aan op basis van het verkeersmodel. De toedeling in het verkeersmodel Parkstad Limburg vindt plaats op basis van tijd waarbij voor de ochtend- en avondspitsperiode voor het personenautoverkeer rekening wordt gehouden met capaciteit en kruispuntweerstanden. Het kan dus voorkomen dat een langere route qua afstand gekozen wordt die qua reistijd het kortste is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wel is duidelijk dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing geeft die vanuit de doelstelling verwacht wordt De tabellen in zowel de verkeersrapporten alsook in de MKBA laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten op de wegen worden niet opgelost, 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan. In de MKBA studie wordt genoemd dat op nog eens 10 wegvakken en 1 kruispunt de I/C verhouding verbetert, maar dat waren nou toevallig geen knelpunten. Welk nut het is om deze te noemen is ons onduidelijk, of men wil de schijn wekken dat er toch op een groter aantal wegvakken sprake is van verbetering zoals ergens in het PIP gesteld.
Antwoord:	In het rapport “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 diverse knelpunten genoemd die als verkeersknelpunten naar voren kwamen in interviews met gemeenten (DHV, Interviewverslagen gemeenten en wegbeheerders, Plan van Aanpak monitoring Buitenring Parkstad Limburg, november 2008). De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Deze lijst is indicatief, niet uitputtend. De reistijdenanalyse (tabel 3.4) in het rapport laten zien dat de Buitenring de doorstroming van verkeer verbetert en per saldo resulteert in een afname van reistijden voor verkeer in Parkstad Limburg en het onderliggend wegennet wordt ontlast, met alle positieve effecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is onvoldoende gemotiveerd dat er sprake is van knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn ven een of meerdere van deze knelpunten, dan hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	In deelrapport 3 Toetsing op doelbereik & MKBA zijn tabellen met I/C waarden op wegvakken en kruispunten opgenomen (tabel 3,2 op pagina 34 en tabel 3,3 op pagina 35). Deze tonen respectievelijk de wegvakken en de kruisingen die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg, die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie en die genoemd zijn in interviews met wegbeheerders. Ten aanzien van het zoeken naar een oplossing op het bestaande wegennet wordt verwezen naar het antwoord met betrekking tot de 0+ variant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. Men kan op verschillende manieren van de ene plek in Parkstad naar de andere plek gaan. De gekozen variant van de verkeersdeelnemer is afhankelijk van de precieze bestemming, de precieze woonplek en de keuze van de automobilist zelf. Er zijn verschillende routes mogelijk. De diffuse verkeersstructuur is geen reden om een nieuwe weg aan te leggen.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het verkeersmodel wordt ten onrechte ervan uitgegaan dat bewoners van Brunssum naar Maastricht via de Buitenring en de A76 naar Voerendaal zullen rijden om daar vervolgens via de A79 verder te rijden naar Maastricht. In de praktijk zullen de bewoners vanuit Brunssum de route nemen via Nuth, Hulsberg, A79 naar Maastricht. De route via Voerendaal immers betekent een verdubbeling van het aantal kilometers met de daarbij behorende milieubelasting. Van tijdwinst kan dan ook geen sprake zijn. Zo zijn er tal van voorbeelden die aantonen dat het Verkeersmodel Parkstad niet kan deugen.
Antwoord:	Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□Volgens het verkeersmodel Parkstad Limburg loopt in de situatie 2025 met Buitenring inclusief beoogde aansluiting Nuth de route tussen Brunssum en Maastricht via de A2 - knooppunt Kerensheide - A76 - Buitenring. Dit is ons inziens een logische voor de hand liggende route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Afwijkingen op CROW-normen zijn onvoldoende gemotiveerd. Tevens zijn de belangen van omwonenden onvoldoende meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De gemeenteraad van de gemeente Aachen heeft besloten geen medewerking te verlenen aan een verbinding tussen de Buitenring en B258n. Als gevolg hiervan kan gesteld worden dat deze door GS gewenste verbinding zeer waarschijnlijk niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als de B258n gerealiseerd zou worden, ontstaat er een sluiproute voor Duits vrachtverkeer, dat gebruikmakend van de Buitenring Parkstad, de tolheffing op de Noord-Zuidverbinding in eigen land zal gaan ontwijken, een zeer ongewenste en nodeloos verkeersaantrekkende situatie.
Antwoord:	In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut).□□Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn.□□In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden."□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De nieuwe langzaam verkeersverbinding aan de achterkant van de woningen aan de Roekenveldweg, als compensatie voor de doorsnijding van de Akkerweg, is niet wenselijk. Belanghebbenden verzetten zich met klem tegen deze nieuwe langzaam verkeersverbinding en wel om de volgende redenenen.□1.□Vanwege de omloopafstand van 2,5 km is deze route voor bewonders van Brunssum-West geen alternatief. Wandelaars kunnen even zo goed via de voorzijde van de Roekenveldweg lopen. □ 2.□Voor fietsers is er helemaal geen noodzaak voor de verbinding. Ook hiervoor is een goed alternatief via voorzijde van de Roekenveldweg aanwezig.□3.□In 2003 hebben bewoners van de Roekenveldweg 2 t/m 14 een strook restgrond gekocht juist om te voorkomen dat er een `langzaam verkeersverbinding` zou kunnen ontstaan achter hun woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over beheer, onderhoud en gebruik van de achter deze tuinen liggende afwateringssloot.□4.□Gezien het politiekeurmerk Veilig Wonen, dat aan de woonwijk Amstenraderveld is toegekend, passen geen langzaam verkeersverbindingen achter de tuinen van de woningen.□
Antwoord:	De provincie heeft geen voornemen om een voetpad aan te leggen. De verwijzing naar het voetpad zal uit het verkeersonderzoek worden verwijderd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10377**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De landbouwverbinding aan de noordzijde, vanaf de Brunssumerweg tot aan de Akkerweg, kan nooit een alternatief vormen voor de thans bestaande verbinding. Grote landbouwvoertuigen kunnen immers niet keren op deze nieuwe verbinding. Doorrijden via de Akkerweg is onmogelijk en zou een onherstelbare en daardoor onaanvaardbare aantasting betekenen van deze waardevolle holle weg.
Antwoord:	Over deze ontsluiting van de percelen heeft overleg plaatsgevonden met perceeleigenaren. Zij hebben geen probleem met deze oplossing om op deze wijze de percelen te bereiken. Het pad zal een zeer informele inrichting krijgen (zandpad). Draaien en keren zal op de percelen zelf plaatsvinden en niet op de nieuwe verbinding. Gezien de zeer lage intensiteit worden geen problemen verwacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aangegeven wordt dat de aansluiting Nuth niet kan functioneren zonder Buitenring. Echter kan de aansluiting Nuth wel zonder Buitenring functioneren. Het is aan te bevelen om beide plannen te ontkoppelen. Zonder ontkoppeling zou - indien de Buitenring geen doorgang vindt - een oplossing voor de aansluiting Nuth worden geblokkeerd.
Antwoord:	Zonder een goede koppeling met de A76 kan de Buitenring niet functioneren. De aansluiting Nuth is derhalve een voorwaarde voor realisatie van de Buitenring. Van een ontkoppeling van deze twee projecten kan daarom geen sprake zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naast de Akkerweg dreigen meerdere bestaande verbindingen met het Landgoed Amstenrade verloren te gaan. Ter hoogte van de Sperwerdreef, de Houtduiflaan en ter hoogte van de doorsteek aan de Oud-Amstenraderweg zijn op dit moment toegangen tot het uitloopgebied. Het Landgoed zal vanuit deze doorsteken niet meer bereikbaar zijn.
Antwoord:	Het is inderdaad niet meer mogelijk om vanuit onder andere de Sperwerweg en de Houtduiflaan rechtstreeks het Landgoed te bereiken. Deze toegang wordt nu verkregen via de Brunssummerweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Voor de startnotitie voor de MER zijn twee modellen gebruikt. Het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. De herkomst van de invoer is in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. Ook ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen in de modelberekeningen.
Antwoord:	Voor het PIP van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Ook is in dit verkeersmodel rekening gehouden met de geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. □□Door de heer Wevers is verzocht verschillende documenten / gegevens aangaande het verkeersmodel ter beschikking te stellen, te weten:□-□de verkeersintensiteiten op een aantal wegen (verzoek tijdens bijeenkomst d.d. 10 februari 2010);□-□de invoergegevens van het gehanteerde verkeersmodel (verzoek per mail d.d. 27 april 2010);□-□de Technische Rapportage verkeersmodel Parkstad Limburg (verzoek per mail d.d. 30 april 2010).□Aan het verzoek betreffende de Technische Rapportage (inclusief de invoergegevens) is op 19 mei 2010 voldaan. De verkeersintensiteiten zijn bij het ontwerp-Inpassingsplan ter inzage gelegd, waardoor geen verstrekking (op grond van de Wet openbaarheid van bestuur) plaats heeft hoeven vinden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk. Bovendien is slechts in beperkte mate getoetst of knelpunten worden opgelost.
Antwoord:	In de probleemanalyse zijn inderdaad I/C-waarden weergegeven voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet. De reden hiervoor is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk.
Antwoord:	Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen komt onder andere doordat er verkeer gebruik maakt van de wegen anders dan waarvoor de wegfunctie bedoeld is. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk wanneer regionaal doorgaand verkeer geen gebruik dient te maken van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen voor een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Na lezing van de Tracenota lijken nut en noodzaak van de BPL nog niet overtuigend aangetoond. Het komt op de lezer over alsof te snel gegrepen is naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Maatregelen waarvan een positief effect verwacht mag worden en die gepland zijn, zijn niet meegenomen in de modellen (zie hoofdstuk 7 van de Tracénota voor een globale behandeling).
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Deze prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt verder op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00935-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De beschrijving van het gehanteerde verkeersmodel maakt aannemelijk dat dit op een gedegen en professionele wijze is gebeurd. Er zijn enkele kleine aspecten (verwerken `demografische voorsprong` en `zoveel mogelijk aansluiten` bij NRM Limburg) die niet helemaal helder zijn en waarvan op dit moment dus niet bepaald kan worden of ze van invloed op de keuze zijn.
Antwoord:	In het voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. □Het verkeersmodel Parkstad Limburg is specifiek voor de regio Parkstad Limburg ontwikkeld om uitspraken te doen over de verkeersontwikkeling op het gemeentelijke en stadsregionale wegennet. Het is daarbij onder andere van belang te beschikken over een verkeersmodel waarin het netwerk en de gebiedsindeling voldoende gedetailleerd zijn opgenomen. Het NRM is met name bedoeld voor het hoofdwegennet en de aansluitingen daarop en is onvoldoende geschikt om op het detailniveau van stadsregionale en gemeentelijke wegen in Parkstad uitspraken te doen. Gelet op de doelstellingen van de Buitenring en de interactie met het gemeentelijke wegennet die daarbij een rol speelt, is voor de Buitenring Parkstad Limburg het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruikt. Ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeersmodel Parkstad Limburg is voor bepaalde onderdelen gebruik gemaakt van gegevens uit het NRM met als doel het verkeersmodel Parkstad Limburg zo veel mogelijk op het NRM af te stemmen. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van het NRM de goedkeuring gegeven voor het gebruik van het verkeersmodel Parkstad Limburg als basis voor de bepaling van de verkeers- en milieueffecten van de aansluiting Nuth, waarbij Rijkswaterstaat ook heeft gekeken naar de afstemming tussen beide modellen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00935-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11834

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wevers A.M.W., Roekenveldweg 12 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In 2008 is opnieuw gelegenheid om een zienswijze te geven op de Tracénota MER/UVS Buitenring Parkstad Limburg en de B258n. In eerste instantie zou deze MER fase 2 dienen voor een besluit over de tracékeuze van de Buitenring. Het bedoelde tracébesluit is echter uitgebleven. Door Gedeputeerde Staten (GS) werd wel een bestuurlijk standpunt over een voorkeurstracé genomen, echter wederom geen CBB, waardoor verder iedere juridische status voor dit "bestuurlijke voorkeurstracé" ontbreekt. Daar komt nog eens bij dat, kort nadat het voornoemde bestuurlijk standpunt door GS werd genomen, een "optimalisatie" van dit voorkeurstracé nodig werd geacht en in de publiciteit gebracht, gevolgd door een nieuwe "optimalisatie" in 2010 (Bestuurlijk overleg 10 februari 2010). Beide voornoemde "optimalisaties" worden nu middels de "Tweede aanvulling MER" in procedure gebracht. Met name de "optimalisatie" welke tot stand kwam kort na het nemen van een bestuurlijk standpunt voorkeurstracé in 2008, geeft aan dat het nemen van dat besluit niet zorgvuldig heeft plaatsgevonden.
Antwoord:	Reclamant stelt dat onzorgvuldig is gehandeld doordat het bestuurlijk voorkeurstracé via optimalisaties is aangepast. Deze stelling is niet correct. Het door GS vastgestelde bestuurlijk voorkeurstracé, is ter accordering aan de regio voorgelegd. De regio heeft vervolgens verzocht enkele optimalisaties door te voeren. Dit verzoek is gehonoreerd. Op verzoek van de regio zijn in 2010 wederom enkele optimalisaties doorgevoerd. Juist door het voorleggen van het bestuurlijk voorkeurstracé alsook de uitwerking daarvan gedurende het gehele proces tot ontwerp-Inpassingsplan heeft de Provincie zeer zorgvuldig gehandeld. Daarnaast zijn alle optimalisaties in de verschillende MER-studies meegenomen, zodat ook op dat punt door de Provincie correct en zorgvuldig is gehandeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00936-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 04928

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het was moeilijk, zo niet onmogelijk, om aan informatie te komen over de concrete plannen en besluiten wat de gevolgen van de aanleg van de Buitenring voor de omgeving zijn.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Belangstellenen hebben derhalve voldoende mogelijkheid gehad de van belang zijnde stukken te raadplegen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als de `provincie"nu een definitief besluit neemt, dan doet ze dat aan de hand van een onvolledig rapport, dat de belangen van grote groepen bewoners negeert.(zie bijv. blz.157 van ontwerp-mpassingsplan PanXstad Limburg).
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Uit het voorgaande volgt dat besluitvorming plaatsvindt op basis van volledige en zorgvuldig tot stand gekomen informatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bestaande geluidswal zal verdwijnen, het bestaande fietspad (aangelegd na overleg met de "provincie")dat veilig is en door een groenstrook gescheiden van de Hamstraat, wordt vervangen door de ventweg die verkeer mogelijk maakt tussen Kerkrade-West en Kerk rade-Centrum, met fietssuggestiestroken: veel onveiliger.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Hamstraat wordt autoweg betekent: bestaande korte.directe verbindingen verdwijnen (naar□Kerkrade.Heerten.Simpelveld.A76, A79, N281,).Interlokaal verkeer wordt gedwongen omwegen te maken omdat de Buitenring bestaande verbindingen doorsnijdt en de Parkstad verdeelt in een oostelijke- en westelijke Parkstad.Omwegen betekenen meer verkeer.in tegenstelling van wat de Buitennng beoogt. De besparing van enkele minuten tijd op een weg van 26 km. ontstaat alleen in het gunstigste geval en dat doet zich op deze weg zeker nooit voor, gezien de constructie van de weg (af-en toeritten) en de onduidelijke planning van toekomstige "kunstwerken".
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Uit de uitgevoerde verkeersanalyses (zie deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg) en het rapport "Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de Buitenring leidt tot kortere reistijden op diverse verkeersrelaties. Dit laat onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring ook voor toename van de reistijden kan zorgen.□□De bestaande korte directe verbindingen voor gemotoriseerd verkeer worden hersteld door middel van viaducten. Vanuit het Sober en doelmatigheidsprincipe is het alleen niet mogelijk gebleken alle doorsneden langzaam verkeersverbindingen te herstellen. □□Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring.□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04951**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het ontbreken van vluchtstroken langs de hele weg laat gevaarlijke situaties ontstaan zeker op de Hamstraat.waar 6 rijstroken op een smal oppervlak gepland staan.Omdat even verder verkeerslichten komen, komt optrekkend en afremmend verkeer ter hoogte van de Hamstraat in opstoppingen terecht enorme overlast en ontstaan van gevaarlijke situaties Er is dan geen mogelijkheid voor hulpdiensten om de helpende hand te bieden.Dit lijkt .nee is, onzorgvuldig en onvoorzichtig.cn bouwt op voorhand al ongelukken in.met alle trieste gevolgen voor de mensen die het aan gaat ten gevolge.
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04956**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de toename van het aantal rijstroken ter hoogte van de Gracht ontstaat er meer geluidsoverlast terwijl de beschermende maatregelen verdwijnen.niet opnieuw hersteld worden of gebrekkig in de planning zijn opgenomen (bestaande geluidswal verdwijnt.nieuw scherm staat niet goed geplaatst en de huizen krijgen de ventweg lettertijk in de tuin ,op een paar meter van de achtergevel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van de huizen daalt dramatisch,mensen zullen proberen toch te vertrekken.nieuwe mensen willen zich niet vestigen in een niet leefbare omgeving,met als gevolg leegstand en verpaupering en een noodlijdend bedrijfsleven (winkels en ambachtelijke bedrijven).
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De buitenring veroorzaakt enorme schade aan het landschap en de natuur en zal toeristen ervan weerhouden naar Limburg te komen: men komt niet voor een weg hier naar toe maar voor het voor Nederland unieke landschap.Ook de EHS van bijv. de Crombach zal zwaar onder druk komen te staan.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Er is geen reden om aan te nemen dat van toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring. Integendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De rol die de radialen gaan spelen in het verkeer naar en van de randweg en voor de verkeersintensiteit in de kernen is niet of nauwelijks onderzocht en maatregelen die op een of andere manier nodig zullen blijken komen voor rekening van de gemeenten.
Antwoord:	De rol van de radialen is overgenomen uit het vigerende Regionaal Verkeers en Vervoersplan (RVVP) voor Parkstad Limburg, waarmee wordt aangesloten op het vigerend regionaal beleid. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. De radialen die een toename van verkeer te verwerken krijgen zijn beschreven in hoofdstuk 5 van deelrapport 4a□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04969**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Extra vrachtverkeer zal de Buitenring gaan gebruiken om de Duitse tolwegen te vemnijden.ook verkeer met gevaarlijke -of explosieve stoffen. En dat op de toekomstige extra gevaarlijke situatie ter hoogte van de Gracht.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De bewoners van de Gracht hoeven.als het aan sommige ambtenaren van de provincie ligt.althans dat verteld men de bewoners.niet te rekenen op enige vorm van compensatie voor de overlast die hen te wachten staat.
Antwoord:	Dit is onjuist. □□Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04973**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bewoners worden afgesneden van het nu nog vlug te bereiken,ook te voet ,van het prachtige natuuren cultuur landschap ten zuiden vanm de Hamstraat.
Antwoord:	Verder stelt u dat in de toekomst woonwijk Gracht wordt afgesneden van het Pferdelandpark als gevolg van de Buitenring. Deze bewering is slechts ten dele waar. Via de nieuwe aansluiting Hamstraat worden de fietsers in staat gesteld om de Hamstraat te kruisen en naar het Pferdelandpark te rijden. De route is wel minder direct als in de huidige situatie. Tevens stelt u dat de fietsroute over de parallelweg aan de noordzijde van de Hamweg vanwege de aanwezige geluidschermen slechts weinig recreatieve waarde heeft.□Hierin kan tegemoet worden gekomen door de inpassing van een recreatieve route tussen de Locht en de Baamstraat. Dit is echter de verantwoordelijkheid van de gemeente Kerkrade, die wij hierop in het afgelopen jaar regelmatig hebben aangesproken, maar tot nu toe niet bereid bleek om hierover, en over een aantal andere dringende zaken, met ons rond de tafel te gaan zitten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00937-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beulen M.H.M.W., Birgitta-Gracht 6 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	We wonren extra getroffen door het verhogen van de normen van de wettelijk toegestane uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer en van de geluidsnormen Niet wordt ingegaan op de rol die de toekomstige Avantislijn gaat spelen op het verkeersaanbod op de Buitenring.en de rol van de stofovertast van Wiso-split is helemaal nergens te vinden.laat staan in de planning meegenomen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De provincie verwijst hiervoor naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00938-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04968

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00938-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04982

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00938-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 04984

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00938-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05022

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00938-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05024

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00938-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04953**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **04994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U spreekt ook over barrièrewerking. Zelf werpt u echter een barrière op bij de Rimburgerweg. Ook op andere plekken wordt dat gedaan; doorgaande fietsroutes en wandelroutes worden geblokkeerd door het beoogde tracé van de Buitenring en er worden geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De nu ter inzage liggende geluid- en luchtrapporten zijn verre van compleet. Het controleren van de beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie. Zo ontbreken o.a. de lijst met gebouwen, de bodemgesteldheid, de hoogtelijnen, schermen, toetspunten, algemene bodemfactor en resultatentabel. Niet aangetoond is ook de doeltreffendheid van voorgestelde geluidbeperkende maatregelen. Het onderzoek dient krachtens art. 77 Wgh ingesteld te worden zoals vastgelegd in een Ministeriële Regeling, het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierbij hoort ook een afweging van verkeersmaatregelen zoals een snelheidsbeperking (80 km/u i.p.v. 100 km/u). Ook dient de doeltreffendheid van de dunne deklaag B aangetoond worden gezien de afnemende geluidabsorberende eigenschappen door vervuiling en slijtage, vooral ook in de winter. Niet voor niets is er tweelaags ZOAB ontwikkeld. Bij een levensduur van ca. 8 jaar zullen ook de absorberende eigenschappen op de in de berekening opgenomen waarde moeten blijven.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij cluster 64 (deelrapport 10 A blz. 52) wordt aangegeven dat met een scherm van 5 m op alle woningen de voorkeursgrenswaarde wordt bereikt. Er wordt echter een scherm van 2 m geplaatst en dat zou een nagenoeg gelijk akoestisch effect hebben? Wat is er in de berekening aangehouden? Er wordt aangegeven dat er in cluster 64 geen woningen aanwezig zijn met de maximale grenswaarde. Is dat juist? Aangegeven is dat de woningen binnen het overlappende deel van de geluidszones betrokken worden bij de cumulatieberekeningen (deelrapport 10 A blz. 40). De woningen van Hövell tot Westerflierhof nummers 29 t/m 34 vallen binnen de overlappende zones van de BPL, de ovatonde, de Allee en de nieuwe rotonde Allee / Patersweg. Eerdere gegevens van de gemeente Heerlen gaven al aan dat deze woningen in de heersende 15 situatie al een zeer hoge geluidbelasting hebben (Actieplan / EU-geluidbelastingkaart Agglomeratie Heerlen (versie: 24 juni 2008). De cumulatieberekening ontbreekt nog. Ik vraag daarbij ook het vliegtuiglawaai (AWACS) mee te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ook met een scherm van 2 meter hoog wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voldaan, en dus kan worden volstaan met een scherm van 2 meter hoog. Bij verlening van hogere waarden dient de maximale grenswaarde te worden gerespecteerd. Omdat er in cluster 64 geen hogere waarden vanwege de Buitenring worden verleend (er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde), is er ook geen sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Gezien de hoge geluidbelasting van de Allee is het mijns inziens noodzakelijk de geluidswal/□scherm van de BPL door te trekken tot aan de nieuwe rotonde Paters weg/Allee. Het geplande langzaam-verkeerpad naar Amstenrade dient aan de wegzijde van de geluidswal gesitueerd te□worden in plaats van aan de woningzijde. Dit omdat het pad vlak achter de tuinen loopt en de□nodige geluidsoverlast zal veroorzaken. Het nu aanwezige (voet)pad dient bij de aanvang van□de werkzaamheden te worden afgesloten en de vrijkomende ruimte zou ter compensatie aan□de bewoners moeten worden overgedragen. Voor de bewoners langs het bestaande (voet)-□pad lijkt de komst van de BPL een verplaatsing van de problematiek van de Patersweg naar de□Allee.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De karakteristieke monumentale bomenlaan, met in de aslijn het prachtige kasteel Amstenrade□wordt opgeofferd. De Zichtlijn op het kasteel wordt gebroken door de weg ca. 2 m te verhogen□en er een verhoogd plein te maken. De weg wordt in plaats van 2x1 strook verbreed□tot 2x2 stroken (gedeeltelijk 1x2 +1x3). Herplant van bomen is niet mogelijk omdat daartoe□de ruimte ontbreekt. De nu zo fraaie ruimte aan de Oudestraat met monumentale oude boerderijen verliest zijn aangename afmetingen.
Antwoord:	Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de karakteristieke laan worden hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige aansluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging vanuit niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld en wordt de zichtlijn op het kasteel niet doorbroken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De verbrede Allee is nodig voor het geprognosticeerde verkeer dat verder op in de Hoofdstraat vastloopt. De toename van het verkeer met 65% kan niet door de winkel-hoofdstraat.
Antwoord:	De door u geschetste toename van verkeer in de Hoofdstraat met 65% is niet correct. In de Hoofdstraat in Amstenrade is weliswaar sprake van een toename naar een verwachte toekomstige verkeersintensiteit van ca. 13.500 mvt/etmaal. Dit is een toename van ca. 19% ten opzichte van de toekomsituatie zonder Buitenring. De N581 (Hoofdstraat) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00939-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De routes voor langzaam verkeer zijn niet aangegeven, de Oudestraat is nauwelijks meer bereikbaar.Voldoende ruimte voor opstelstroken is er niet. Ook aan de andere zijde van de Allee zijn verkeersproblemen te verwachten op de rotonde Patersweg (met 5 rijstroken op de Akerstraat Noord). Het fietsverkeer is er niet behoorlijk in te passen. Het wandel- en fietsverkeer naar Amstenrade wordt met een omweg van ca. 500m! over de BPL geleid. De verbindingen worden veel slechter in plaats van beter. VRI installaties zijn nodig en de reistijd (ook van het langzaam verkeer) wordt ook hier eerder verlengd dan verkort! De veiligheid voor schoolgaande jeugd, andere fietsers en voetgangers heeft geen enkele prioriteit in genoemde plannen.□□Een ongelijkvloerse kruising van de BPL met de Allee, zonder op- en afritten lijkt hier de meest□logische en praktische oplossing.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□In overleg met de gemeente Heerlen is ter plaatse van de Buitenringaansluiting bij de Allee ervoor gekozen om (schoolgaande) fietsers tussen Heerlen en Amstenrade v.v. ongelijkvloers de Buitenring te laten kruisen. Dit komt juist de verkeersveiligheid ten goede. Fietsers moeten een omrijbeweging moeten maken om dit viaduct te kunnen bereiken, dit is het gevolg is van het hoogteverschil dat overwonnen moet worden in relatie tot het maximaal toe te passen hellingspercentage voor fietsers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **04987**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	1. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Regels, artikel 1 Begrippen□Artikel 1 bevat geen definitie wat onder een leiding en een kabel dient te worden verstaan. Hierdoor is bijvoorbeeld onduidelijk of in de leidingartikelen 9 t/m 13 ook kabels zijn begrepen.□WML verzoekt PL dan ook een leiding- en een kabeldefinitie op te nemen in de begrippen.
Antwoord:	Voor definitie van `leiding` wordt de definitie gehanteerd conform NKL1999, artikel 1, lid j, k en L. Hier wordt onder leiding verstaan: leiding of kabel.□Het gaat hier dus om zowel kabels als leidingen. Het toevoegen van een begripsomschrijving ter verduidelijking hiervan is niet gebruikelijk en ook niet nodig.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **05044**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	2. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Regels, artikel 9 t/m 13 Leiding□WML wenst een algemeen leidingenartikel opgenomen te zien in de Regels. In dit algemene artikel wordt bepaald dat PL de algehele coördinatie van de leidingen op zich neemt inclusief de vestigingen van zakelijk recht.□Om tot een optimale coördinatie van de aanleg en verlegging van de kabels en leidingen van de nutsbeheerders te komen, zal PL een werkgroep formeren waar elk nutsbedrijf een vertegenwoordiger naar afvaardigt.□WML wenst voormelde algemene bepaling om meerdere redenen:□a) Efficiënte en snelle werkwijze□b) Synergie□c) Kostenbesparing□d) Geen stagnatie in de planning en realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg□e) Verantwoordelijkheid bij de overheid
Antwoord:	De provincie is verzoeker voor verleggingen. De werkwijze die wordt gevolgd is beschreven in het Uitvoeringsprotocol Schadevergoeding Kabels en Leidingen van 14 september 2001. Verleggingen zullen in tijd parallel lopen met de realisatie van BPL. De Opdrachtnemer van het realisatiecontract krijgt met betrekking tot kabels en leidingen een coordinatieverplichting. De provincie zal hierbij het proces begeleiden en indien nodig een sturende rol vervullen. De Opdrachtnemer zal concept-projectovereenstemmingen opstellen. Projectovereenstemmingen worden gesloten tussen Provincie en leidingbeheerder.□Naar ons oordeel komt die procedure voldoende tegemoet aan de belangen van reclamant.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **05056**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	2. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Regels, artikel 9 t/m 13 Leiding WML wenst een algemeen leidingenartikel opgenomen te zien in de Regels. In dit algemene artikel wordt bepaald dat PL de algehele coördinatie van de leidingen op zich neemt inclusief de vestigingen van zakelijk recht. Om tot een optimale coördinatie van de aanleg en verlegging van de kabels en leidingen van de nutsbeheerders te komen, zal PL een werkgroep formeren waar elk nutsbedrijf een vertegenwoordiger naar afvaardigt. Met betrekking tot de zakelijk recht vestigingen wenst WML gewaarborgd te zien dat PL voor deze vestigingen zal zorgdragen, inclusief noodzakelijke onteigeningen. Tevens zijn bij de onteigeningen inbegrepen alle voor de verlegging noodzakelijke extra werkterreinen welke buiten het te onteigenen of te verwerven gebied is gelegen, zoals boorputten e.d. PL zal in dit kader tevens de rechthebbende op schadevergoeding schadeloosstellen. Deze kosten zullen niet worden doorbelast aan WML. WML wenst voormelde algemene bepaling om meerdere redenen: a) Efficiënte en snelle werkwijze b) Synergie c) Kostenbesparing d) Geen stagnatie in de planning en realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg e) Verantwoordelijkheid bij de overheid
Antwoord:	De door indiener gewenste aanpassing zal niet worden doorgevoerd. Dit is niet noodzakelijk, omdat indien leidingen moeten worden verlegd als gevolg van de realisering van de Buitenring de provincie hierover uiteraard goede afspraken zal maken met de leidingbeheerders.

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **05090**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	3. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Regels, artikel 13 Leiding - Water Ten behoeve van de geplande Buitenring dient WML leidingen van strategisch belang om te leggen teneinde de drinkwaterlevering te kunnen garanderen. Het betreft hier leidingen van verschillende groottes en met een maximum diameter van 800 mm. In de uitvoering houdt dit in dat de nieuwe waterleidingen eerst dienen te worden aangelegd, voordat de oude leidingen verwijderd kunnen worden. PL heeft enkel rekening gehouden met een strook voor de openbare weg. Zo blijkt uit artikel 13 niet dat ruimte is gereserveerd voor het leggen en verleggen van voornoemde waterleidingen. Indien deze ruimte wel is gereserveerd, dan is de hoeveelheid gereserveerde ruimte niet duidelijk, zodat WML hier thans niet adequaat op kan reageren. In elk geval is de benodigde ruimte afhankelijk van de locatie, diameter van de leidingen en aantal leidingen. WML verzoekt PL dan ook om bepalingen omtrent de ruimte van verlegging op te nemen in artikel 13. Daarnaast ziet WML in artikel 13 graag vastgelegd, dat wat als voldoende legruimte dient te worden gekwalificeerd, afhankelijk is van de locatie van de leiding die dient te worden ver- en/of gelegd. WML zal hierbij bepalen of waterleidingen verplaatst en/of gelegd moeten worden. WML en PL zullen in gezamenlijk overleg de locatie van de leidingstrook bepalen. WML ziet in artikel 13 geen bepalingen terugkomen over de kabels van WML. WML verzoekt PL om dezelfde bepalingen op te nemen voor wat betreft haar kabels zoals genoemd in de vorige alinea. Daarnaast wenst WML gewaarborgd te zien dat en hoeveel ruimte wordt gereserveerd voor huidig en toekomstig onderhoud aan waterleidingen en kabels. Ook hier geldt dat de omvang van deze bereikbaarheid per locatie dient te worden beoordeeld. WML wenst in artikel 13 hierover opgenomen te zien dat WML en PL de benodigde ruimte per situatie gezamenlijk zullen bepalen, waarbij obstakels zoals bomen en struiken niet op de leidingstrook zijn toegestaan.
Antwoord:	Artikel 13 van de regels heeft betrekking op de bestaande waterleidingen. Exacte locaties en gereserveerde ruimte voor te verleggen kabels en leidingen zijn nog niet bekend. Enkel de stroken voor te verleggen hogedruk-aardgasleidingen van Gasunie zijn, in het kader van externe veiligheid, als bestemde stroken opgenomen in het PIP. Locaties voor waterleidingen zullen, op basis van het definitieve ontwerp, in overleg met de beheerder en de betrokken worden bepaald. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **05123**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	4. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Regels, artikel 13.1.□Artikel 13.1 luidt als volgt: "De voor` Leiding -Water` aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de leiding(-en) ten behoeve van het transport van drinkwater.□WML ziet graag verduidelijkt welke aangewezen gronden bestemd zijn voor de waterleidingen van WML, althans wenst dienaangaande dat kaartlocaties beschikbaar worden gesteld. De detailinformatie wenst WML aangevuld te zien met de hiervoor noodzakelijke werkterreinen.
Antwoord:	Artikel 13 van de regels heeft betrekking op de bestaande waterleidingen. Exacte locaties voor te verleggen waterleidingen zullen, op basis van het definitieve ontwerp, in overleg met de beheerder en de betrokken worden bepaald. Streven is om verleggingen van de leidingen te realiseren binnen de PIP-grenzen of binnen reeds bestaande leidingstroken. Indien dit niet lukt, zullen met grondeigenaren buiten de PIP-grenzen afspraken worden gemaakt en vastgelegd in vergunnuingen of vastrechtovereenkomsten.□Voor werkterreinen, buiten de PIP-grenzen, die tijdelijk benodigd zijn voor realisatie van de verleggingen, zullen separaat afspraken worden gemaakt met grondeigenaren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00940-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **05127**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	N.V. Waterleiding Mij Limburg , Postbus 1060 6201BB te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	5. Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, Toelichting, hoofdstuk 6, paragraaf 3, pagina 99 en 100. Op pagina 100 wordt geconcludeerd dat het hier om schijngrondwater gaat. WML vindt dit op basis van de informatie uit het inpassingsplan te snel geconcludeerd. Wij dringen er op aan dit om de volgende reden nader te onderzoeken en onderbouwen. In het gebied ten noord - noordoosten van Brunssum komen breuklijnen voor waarbij afschermende kleilagen aan beide zijden van de breuk op verschillende dieptes liggen. Bekend is dat deze breuken niet geheel dicht zijn. Ter bescherming van het grondwater binnen het intrekgebied van de winplaats Schinveld, moet voorkomen worden dat door de aanleg van de BPL water van boven de beschermende kleilaag via breuken wordt vermengd met water onder de beschermende kleilaag. Indien door onderzoek enerzijds wordt aangetoond dat de beschermende kleilagen door de aanleg van de BPL niet worden doorsneden en anderzijds het aangetroffen water daadwerkelijk schijngrondwater is en niet freatisch grondwater op hooggelegen afschermende kleilagen, kan pas worden geconcludeerd dat er geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.
Antwoord:	Genoemde paragraaf betreft de ter plaatse van de Slesingerstraat ong. en Bouwbergstraat 102 te Brunssum lokaal in boringen waargenomen grondwaterstanden die variëren tussen 0,8 tot 2,4 m -mv (meter min maaiveld). Op basis van onderzoeksgegevens is geanalyseerd of het aangetroffen grondwater de freatische grondwaterstand is of een schijngrondwaterspiegel. Op basis van het Algemene Hoogtebestand Nederland is de hoogte van het maaiveld geschat op 84 m+NAP. Op basis van meetgegevens in de omgeving staat het freatische grondwater op circa 69 m+NAP (15 m -mv). Het grondwater zelf zelf staat beneden 69 m+NAP. Uit de sonderingen in de directe omgeving blijkt dat op een diepte van 75 tot 80 m+NAP (9 tot 4 m -mv) een slecht doorlatende laag aanwezig is. Een schijngrondwaterspiegel ontstaat door de aanwezigheid van slecht doorlatende lagen. Geconcludeerd kan worden dat de aangetroffen grondwaterstand in de milieukundige boringen een schijngrondwaterstand is. Op de hierboven genoemde locaties zal de Buitenring op het huidige maaiveld of iets verhoogd worden aangelegd. Wanneer sprake is van een ontgraving zal deze minimaal zijn waarbij geen contact met het verontreinigde schijngrondwater plaats zal vinden. Bij een dergelijke geringe diepte zal de beschermende kleilaag niet worden doorsneden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00941-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **05012**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Naturschutzbund Deutschland e. V. N.A.B.U., Bremenberg 50 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als Vorsitzender des NABU Aachen und Bevollmachtiger des NABU-Landesverbandes NRW für die Beteiligung in Planungsverfahren nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz (in der Fassung vom 29. Juli 2009, güftig ab 1. Ma`rz 2010) nehme ich zu der oben bezeichneten Planung wie folgt Stellung: Im Namen der etwa 1.400 Mitglieder des NABU-Stadtverbandes Aachen e.V. und der mehr als 57.000 Mitglieder des NABU-Landesverbandes NRW e.V. lehne ich die Planung des Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in der vorliegenden Form ab, da er nur über eine Anbindung an und Weiterführung über die sogenannte Bundesstrafie 258 neu (Nord) auf dem Gebiet der Stadt Aachen realisiert werden könnte! Ich fordere Sie daher im Namen des NABU auf, die Ptanung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er ausschliefilich auf niederlandischem Staatsgebiet und ohne den Anschluss an die B 258 neu (Nord) zu realisieren ist. Sofern die Stadt Herzogenrath weiter Wert auf eine Verbindung zwischen Buitenring (BPL Altemative Süd) und Roeimonder Strafte (L 232) legt, ist diese Verbindung, wenn überhaupt, zwischen Kerkrade und Herzogenrath nördlich von Pannesheide zu realisieren. Begründung: 1) Bereits auf der deutschsprachigen Homepage des Buitenrings www.buitenring.nl wird auf die Verbindung der beiden Straftenbauprojekte hingewiesen, Zitat: „Eine bessere grenzüberschreitende Verkehrsverbindung zwischen dem Nordraum Aachen und der Region Parkstad Limburg - so lautete die Aufgabenstellung bei der Planung von zwei neuen Straften, die miteinander verbunden werden sollen: auf der deutschen Seite die B258n, auf der niederlandischen Seite der Auftenring Parkstad Limburg." Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt also ganz offensichtlich die Realisierung der B 258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B 258n nicht ausreichend dimensioniert. 2) Der jetzt vortiegende Entwurf funktioniert damit also nur unter der Voraussetzung, dass in Deutschland die B 258n realisiert ist bzw. zeitgleich realisiert wird. Gegen den Bau der B 258n auf allen angedachten Trassenvarianten bestehen auf deutscher Seite allerdings unüberwindbare umwelt- und planungsrechtliche Hindernisse, so dass diese Stra&e nicht realisiert werden kann. Dies wurde zuletzt in einer Sitzung des Mobilitatsausschusses der Stadt Aachen am 11. Marz 2010 den niederlandischen Ptanern mit auf den Weg gegeben. Zudem ist der Verzicht auf die B 258 neu fester Bestandteil der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen im Rat der Stadt Aachen (Koalitionsvertrag vom Oktober 2009, Kapitel 3.5, S. 11). Ergënzende Gründe gegen den Bau der B 258 neu (Nord): 3) Die Verkehrsfachleute des NABU-Bundesverbandes in Berlin haben erst kürzlich errechnet, dass der in den tetzten Jahren alleine bei kommunalen Stra&en entstandene Investitionsrückstau für Sanierungen inzwischen über 150 Milliarden Euro betragt (NABUPressemeldung Nr. 55/10 vom 2. Juni 2010). Zudem nat Deutschland schon heute das dichteste Straliennetz der Welt, und nach den USA (!) auch das langste Autobahnnetz. Mit neuen Strafcenbauprojekten muss daher endlich Schluss sein, zumal wenn sie so überflüssig sind wie die B 258 neu im Aachener Nordwesten. 4) Alle seriösen Verkehrsberechnungen haben nachgewiesen, dass die B 258 neu (Nord) verzichtbar ist. Dem würden aber insbesondere aufgrund der schwierigen Topographie und entsprechend erforderlichen Brücken und anderen Kreuzungsbauwerken enorme Kosten von etwa 30 Millionen Euro gegenüberstehen. 5) Zudem sollte auch den niederlandischen Planern bekannt sein, dass alle jetzt im BPLVerfahren vorgestellten Varianten der B 258 neu (Nord) auch Flachen durchschneiden, die seinerzeit als Ausgleichsflachen für das Gewerbegebiet „Avantis" ausgewiesen würden, um den Verlust von Lebensraumen seltener Feldvogelarten und des vom Aussterben bedrohten Feldhamsters (Cricetus cricetus, Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG) zu kompensieren. Erst in den Jahren 2000 und 2001 natten der Oberste Verwaltungsgerichtshof der Niederlande (Raad van State) und das Oberverwaltungsgericht (OVG) Munster den Bau von „Avantis" gestattet, und auch die Europaische Kommission steüte ihr Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland bzw. das Land NRW und die Stadt Aachen als Planungstrager erst 2003 ein, nachdem die damalige NRW-Umweltministerin Ba`rbel Höhn gemeinsam mit der Stadt Aachen umfangreiche Ausgleichsmafinahmen vertraglich zugesagt hatte. 6) Insbesondere die Varianten 1 und 2 würden im Bereich von Vetschau und im Bereich der OberdorfstraBe in Horbach zudem einige der letzten Reviere des streng geschützten Steinkauzes (Athene noctua) im Aachener Nordwesten durchschneiden. Auch dies ware nach EG-Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG bzw. neu kodifizierte Fassung 2009/147/EG) sowie nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nicht genehmigungsfahig, sofern nicht

„zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" eine Ausnahme rechtfertigen. Diese „zwingenden Gründe" sind aber, wie dargelegt, für den Bau der B 258 neu (Nord) nicht erkennbar! 7) Spatestens seit dem Schriftwechsel zwischen dem damaligen niederlandischen Ministerprasidenten Jan Peter Balkenende (Schreiben vom 13. Juli 2009, No.: 3080107) und (tem Prasidenten der Europaischen Kommission, José Manuel Barroso (Antwortschreiben vom 26. Oktober 2009, Barroso (2009) A75737+D/2375) sollte auch den niederlandischen Regionalbehörden klar geworden sein, dass der Bau der B 258 neu (Nord) nicht genehmigungsfahig ist. Kommissionsprasident Barroso hat in seinem Antwortschreiben alle Argumente Balkenendes für die Forderung nach einer Schwachung des europaischen Naturschutzrechtes widerlegt und unmissverstandlich klar gemacht hat, dass das von den Mitgliedstaaten der Europaischen Union einstimmig beschlossene Umweltrecht auch ohne Wenn und Aber umzusetzen ist. Ich behalte mir im Namen des NABU vor, diesen Einspruch falts nötig zu erganzen und beantrage kostenlos und laufend persönlich über den Stand des Verfahrens informiert zu werden.

Antwoord:

In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.

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

Het is onjuist dat de Buitenring uitsluitend gerealiseerd kan worden door middel van een aansluiting op de B258n en een verbinding door middel van de B258n op het grondgebied van de Stadt Aachen. De Buitenring kan wel degelijk zelfstandig en los van deze aansluiting en verbinding functioneren. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen. Voor wat betreft de verwachte verkeersintensiteiten op de B258n wordt onder regie van de Städteregion Aachen een nieuw verkeersmodel voor de Nordraum Aachen ontwikkeld, op basis waarvan met name bezien zal worden welke verkersonttrekkende werking de B258n heeft voor het verkeer in het stedelijk gebid van Herzogenrath. Of en zo ja op welke wijze een verbinding gerealiseerd moet worden tussen de Roermonder Strasse (L232) en de Buitenring is een verantwoordelijkheid van de Duitse overheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00942-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Aantasting van ons woon- en leefgebied door verkeersoverlast, geluidsoverlast, stank- en fijnstof. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonenden zullen we veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00942-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorkruising van de ter plekke aanwezige natuurgebieden waardoor de uitrijmogelijkheden per paard sterk worden beperkt. Het gebied is, naast een uitrijgebred ook een belangrijke verbinding met een groter gebied waar mogelijkheden zijn voor natuur- en landschapsbeleving per paard. Wij zijn namelijk recreatieruiters die graag per paard van het gebied willen genieten.
Antwoord:	n het deelrapport 4b bijlage verkeerskundig onderzoek, zijn zowel mountainbikeroute (bijlage 16), wandel- en ruiterroutes van Park Gravenrode (bijlage 17), het fietsroutenetwerk ‘Fietsplan Parkstad’ (bijlage 18), opgenomen. Het Fietsplan Parkstad voorziet bovendien in een overzicht van het knooppuntennetwerk die meegenomen is bij het maken van de keuzes.□Op verzoek van de provincie aan de gemeente naar aanvullende informatie over het langzaam verkeersnetwerk heeft de gemeente Kerkrade volstaan met het slechts toezenden van de hiervoor genoemde wandel- en ruiterroutes van Park Gravenrode.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00942-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons eigen woonhuis (Grachterstraat nr 95) maar ook de waarde van onze overige onroerende goederen (Grachterstraat nr 91 en nr 93) welke onze eigendom zijn behoorlijk doen dalen. Wie wil er nu naast een autobaan/autosnelweg wonen?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00942-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De nut en noodzaak van de Buitenring is zeer twijfelachtig. Alvorens over te gaan tot het aanleggen van de Buitenring had de provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen zoals verbetering van bereikbaarheid, economische en toeristische-recreatieve positie van Parkstad Limburg, verkeersveiligheid (indien deze impulsen noodzakelijk zijn) niet via het bestaande wegennet had kunnen worden bereikt. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laat slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00942-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omdat tijdens het ter inzage leggen van de stukken nog niet alle onderzoeksresultaten bekend zijn kan m.i. niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00944-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Swagers J.W. ., Apollolaan 66 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gronden van zienswijze:□1. Planschade□De tijdens de aanleg ondervonden overlast en hinder zal financieel gecompenseerd moeten worden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00944-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Swagers J.W. ., Apollolaan 66 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering van woning□De waardevermindering van mijn woning zal door de aanleg van de Buitenring aanzienlijk zijn.□Ik verwacht dan ook, dat dit financieel gecompenseerd wordt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00945-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05032

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00946-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05037

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn woonhuis doen dalen met 25-40%. Verzocht wordt om vergoeding van de waardevermindering van het woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij verkoop gedurende de komende jaren, moet ik er rekening mee houden met langdurige overlast van minimaal 3 jaar. Verzocht wordt om vergoeding.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de ringweg met alle kunstwerken, zoals viaducten, rotondes etc., heiwerkzaamheden en transport met zware vrachtauto`s veroorzaken trillingen en scheuren in mijn woonhuis. De Roderlandbaan wordt opgehoogd tot het viaduct Dentgenbachweg, waarbij tonnen zand moeten worden verplaatst. Onduidelijk is in welke mate de mijngangen onder Zuid-Limburg zullen zakken.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling woonhuis heeft ook gevolgen voor de hoogte van de WOZ-aanslag, dat de basis vormt voor de onroerende zaak belasting (OZB), huurwaardeforfait en Waterschapsheffing.
Antwoord:	Wij nemen deze zienswijze voor kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De Buitenring heeft ook invloed op de verkoopbaarheid van mijn woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nachtegaalstraat 10 t/m 14 wordt nu de hoofdingang naar Eygelshoven, dus hoofdadder/hoofdweg. Dit was een rustige zijstraat van de Dentgenbachweg, waardoor in de toekomst de parkeerproblemen zullen toenemen. Er zijn maar 4 parkeervakken en de weg moet nog aangepast worden. Is nu te smal voor beide kanten te parkeren.
Antwoord:	De wijziging van de verkeersstructuur ter plaatse zal geen gevolgen hebben voor de parkeervraag. Uw constatering dat de parkeerproblemen zullen toenemen kunnen wij dan ook niet onderschrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het ophogen van de Roderlandbaan tot viaduct Dentgenbachweg zal zeker overlast komen. Situatie is nu dat de Roderbaan diep ligt met de geluidwal. Op de aangepaste tekening van de buitenring, wordt deze opgehoogd en zal deze boven de huidige geluidwal uitkomen. Het verkeer van de Roderlandbaan, auto`s en vrachtauto`s zullen voor veel geluidoverlast zorgen. Het geluid dat geproduceerd wordt, kan ongehinderd naar de woonwijk Hopel vloeien. Een oplossing is een geluidwal te plaatsen langs de Roderlandbaan, die in het huidige concpet van de Buitenring niet zijn opgenomen.
Antwoord:	Voor de N299/Roderlandbaan is onderzocht in hoeverre de de wijziging van de weg effecten heeft op de bestaande woonbebouwing. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er langs deze weg geen woningen of geluidgevoelige bestemmingen zijn met een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer. Derhalve is nader onderzoek naar maatregelen niet aan de orde.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De uitlaatgassen en fijn stof kunnen ongehinderd de woonwijk invloeien, die de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00946-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freiler-Mos R., Nachtegaalstraat 14 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring brengt lichamelijk en geestelijk ongemak met zich mee.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met dit schrijven tekenen wij, Henk en Tinie Everts , bezwaar aan tegen de, naar onze overtuiging, beperkte maatregelen om de gevolgen van de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) voor de bewoners van de Apollolaan en nabijgelegen straten in Landgraaf te verminderen. Uit de plannen blijkt dat er een flinke toename van het geluidsintensiteit verwacht wordt er worden er slechts enkele verzachtende maatregelen genomen. (zie s.v.p.: Geluidsoverlast).□□(Geluidsoverlast□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de Buitenring ter hoogte van de Apollolaan, cluster 45, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste geluidsreducerend asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer en gebogen geluidscherm van 4 meter hoog over de gehele lengte vanaf de aansluiting met de Reeweg tot aan de aansluitingen bij de Hoogstraat.□In de huidige situatie bestaat ter hoogte van de Apollolaan een aarden wal die bepaald niet voldoet als geluidwal, ook al omdat de N299 hier (toekomstige BPL) ca.4 a 5 meter hoger ligt dan ons perceel en onze woning. Ook voor de bewoners die iets verder van de toekomstige Buitenring af wonen, zal de geluidoverlast toenemen vanwege het feit dat aan de oostzijde van de Buitenring eveneens een scherm komt. De N299 is hier nu tweebaans en er ligt standaard asfalt. Nu reeds wordt op de N299 veel te hard gereden en wordt de maximumsnelheid van 80 km/u op geen enkele manier gehandhaafd. Slapen met geopende vensters, hetgeen vooral bij warm weer onvermijdelijk is, is aan de achterzijde van onze woning vrijwel niet mogelijk.□Onze vrees voor nog meer overlast is vooral gebaseerd op het feit dat de Provincie in het□inpassingsplan op geen enkele manier aangeeft hoe de maximum toegestane snelheid bewaakt zal worden.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km/u en een verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door uitsluitend één enkele laag geluidsreducerend asfalt (b) en schermen aan beide zijden van de weg.□En dat bij de belofte dat de bewoners langs het tracé er qua geluidsbelasting (en emissies) niet op achteruit zouden gaan!!□□Zie zienswijze 01418□□beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie.□Zo ontbreken o.a. de lijst met gebouwen, de bodemgesteldheid, de hoogtelijnen, schermen,□toetspunten, algemene bodemfactor en resultatentabel. Niet aangetoond is ook de doeltreffendheid van voorgestelde geluidbeperkende maatregelen. Het onderzoek dient krachtens art 77 WGH ingesteld te worden zoals vastgelegd in een Ministeriële Regeling, het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierbij hoort ook een afweging van verkeersmaatregelen zoals een snelheidsbeperking (80 km/u i.p.v 100 km/u) beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie.□□Zie zienswijze 01418 □□Gcluidsbeperkende maatregelen□# Dubbel geluidsreducerend asfalt op de N299 (Weinig extra kosten);□# Het van het scherm (cluster 45) uitvoeren met een naar de weg toe gebogen bovenzijde. Bovendien het scherm vanaf de kruising met de Rccweg tot aan het knooppunt Hoogstraat over de gehele lengte uitvoeren met een hoogte van 4 meter.□# Geluidreducerend asfalt op de Brunssummerweg die parallel loopt met de N299 , (Geluidoverlast van 2 zijden binnen een afstand van minder dan 100 meter.) Het bewoonde gedeelte ligt immers ingeklemd tussen de N299 en de Brunssummerweg en bevind zich als het ware op een eiland.□# Een maximum snelheid 80 km per uur op de N299; (toekomstige BPL)□# Gegarandeerde bewaking van de maximum toegestane snelheid. In het inpassingplan wordt nergens aangegeven hoe deze maximum snelheid bewaakt zal worden, (bv flitsers of snelheid camera`s)□# Geen verhoging van de Buitenring ter plaatse van de kruising met de Reeweg in verband met zichtbelemmering en - schade. Een verhoogde ligging ten opzichte van de woonhuizen levert bovendien extra geluidsbelasting op.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende

doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Het akoestisch onderzoek is overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 uitgevoerd. Er is geen aanleiding om verdergaande maatregelen te overwegen.□□De maximumsnelheid van 80 km/uur zal worden gehandhaafd. De wijze waarop valt buiten het bestek van het onderhavige besluit. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat het niet mogelijk is om de maximumsnelheid van 80 km/uur te handhaven. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00947-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05106

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van onze woning zal dientengevolge fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden zien wij ons genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van onze woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Dat door de flink stijgende emissies en geluidoverlast de gezondheid van onze gezinnen nog meer geschaad wordt dan nu al het geval is, staat voor ons onomstotelijk vast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij stellen verder vast dat `nut en noodzaak` van de aan te leggen buitenring ontbreken en dat uit de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) blijkt dat, het maatschappelijk rendement negatief is na verrekening van de vergeten kosten, (zie svp : Het ontbreken van "nut en noodzaak").□□De regio parkstad heeft voldoende goed bereikbare bedrijventerreinen. Ook voor toekomstige bedrijven is er voldoende ruimte. Vele jaren liggen bedrijventerreinen (Avantis, Trilandis), goed bereikbaar aan de N281 en A76, leeg. Er is geen enkele, noch wetenschappelijke, noch zakelijke onderbouwing om te veronderstellen dat door de komst van de Buitenring deze en andere bedrijventerreinen tot verdere ontwikkeling zullen komen.□Ook voor de toeristische ontwikkeling levert de BPL geen grote bijdrage, eerder een negatieve in verband met de ruim 30 ha grond die geasfalteerd wordt en de aantasting van het natuurschoon. Bovendien neemt het verkeer toe met 8% (tabel 3.3 deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek).□□Zie subzienswijze 01415□□Door het tijdstip van publicatie vlak voor de aanvang van de zomervacanties, de omvang van het schriftelijke materiaal dat in het geding is, de slechte toegankelijkheid van het materiaal voor de burgers vanwege het ontbreken van een leeswijzer heeft er alle schijn van dat de Provincie doelbewust de burger op achterstand wil zetten. Kennelijk wordt een open dialoog uit de weg gegaan, uit vrees dat de burger constructief van gedachten wil wisselen met de Provincie. De door de Provincie verstrekte informatie bevat tegenstrijdigheden blijkens gegevens uit eerdere plan stad ia.□Bij het ontwerp - inpassingplan heeft Arcadis alleen die onderzoeken geleverd, die vanuit de wet -en regelgeving noodzakelijk zijn voordeter inzage legging op 17 juni 2010. Het ontwerp-inpassingsplan vergt nog allerlei onderzoeken, uitwerking en berekeningen zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, geluidsschermen (op de aangegeven hoogtes), archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth. de bepaling van de geluidsbelastingen bestaand en nieuw conform de Wgh, etc. en is derhalve op deze en meerdere punten onvolledig en onduidelijk en kan dus niet diepgaand beoordeeld worden.□□Extrapolaties□In 2005 hebben de Parkstadgemeenten het convenant gesloten om te komen tot de realisatie van de BPL. Tijdens de raadsvergadering van 24 september 2009 gaf verantwoordelijk wethouder Freed Janssen toe dat de demografische ontwikkeling, lees vergrijzing, op dat moment vele malen groter was dan men in 2005 (in een periode van 4 jaar!) had kunnen en durven voorspellen.Om de realisatie van een vierbaansweg met een maximumsnelheid van 100 km/u te kunnen verantwoorden heeft de provincie de intensiteiten geëxtrapoleerd naar 2040 (minimaal 30 jaar!!) zonder rekening te houden met die enorme, niet te prognosticeren vergrijzing. Alleen de constatering van een toenemende mobiliteit zonder echt wetenschappelijke onderbouwing, lijkt mij een niet te hanteren argumentatie door een verantwoordelijke overheid. Bovendien wordt er ook geen rekening mee gehouden dat vele bedrijfsterreinen en toeristische attracties veel sneller en via een aanzienlijk kortere route te bereiken zijn vanaf Nuth via de stadsautoweg N28I van Heerlen. Geen enkele burger, beroepschauffeur resp. GPS- systeem zal beslissen om deze gebieden vanaf Nuth via de BPL te benaderen. Hiermee wordt de provinciale onderbouwing voor realisatie van de Buitenring mede ondergraven.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de

Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij zijn ook van mening dat de gegevens, modellen, methoden en extrapolaties die gebruikt zijn ter onderbouwing van het inpassingsplan, een grote onduidelijke en ondoorzichtige brei zijn en niet gebaseerd op recente gegevens en ontwikkelingen. Vanwege het ontbreken van "nut en noodzaak" en maatschappelijk rendement, vinden wij het niet terecht dat de provincie het recht heeft op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van extra geluidsbelasting en emissies. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde

onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00947-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05132

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Om de gevolgen van de geplande Buitenring ter plaatse van onze woning te beperken wordt voorzien in een enkel laagje geluidwerend asfalt (b) en zijn er schermen gepland.; Ter hoogte van de woningen aan de Apollolaan en een gedeelte van de Brunssummerweg, die op zeer geringe afstand (25-30 mtr.) parallel aan de N299 weg gelegen zijn, een scherm van 4 meter hoogte .(cluster 45). Vanaf de kruising met de Reeweg, waar de buitenring ook nog eens 3 meter verhoogd wordt, tot aan de woningen aan de Brunssummerweg (no. 136), is de hoogte van het scherm slechts 2 mtr, hoog. Het "4-meter scherm" (cluster 45) gaat ter hoogte van het tenniscomplex, tot aan de aansluitingen aan de Hoogstraat, van 4 naar 2 meter. Gezien de geplande verhoging van de Buitenring ter plaatse van de Reeweg en de hoogteligging van de (toekomstige) Buitenring (huidige N299) ten opzichte van genoemde woningen, en een toegestane snelheid van 100 km/uur, zal dat tot veel meer overlast leiden dan nu al het geval is. Een, naar onze mening negatieve maatregel is dat er ook nog een scherm gepland is aan de oostkant van de Buitenring, (zijde Parkheide) waardoor een zekere mate van turbulentie en weerkaatsing van het geluid zal ontstaan. Het knooppunt Hoogstraat weerlegt bovendien de bewering van de Provincie dat de BPL het verkeer uit de woonkernen trekt. Immers op□de Nieuwenhagerheidestraat ontstaat een verkeerstoename van 73% en op de Hoogstraat van 17 %.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek wordt de geluidsbelasting op woonbebouwing berekend rekening houdend met de hoogte van weg, ondergrond en bebouwing. Ook wordt rekening gehouden met de weerkaatsing van het geluid tegen de geluidbeperkende voorzieningen.□Verder is in het akoestisch onderzoek aandacht besteed aan de verkeerstoename van het onderliggend wegennet en zijn noodzakelijke maatregelen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Goede alternatieven* zoais de nul-plusvariant (verbeteren van knelpunten in het bestaande□wegennet) alsmede de bestaande verbinding Born- Schinveld-Brunssum zijn niet onderzocht Dit is een gemiste kans: de legitimiteit van de Provincie, als vertegenwoordigend orgaan voor de burger is daardoor verder beschaamd.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De genoemde Born-variant betreft de routes via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Medio 2008 ontvingen 4 schijnbaar willekeurige bewoners van de Apollolaan een brief van de Provincie waarin de Provincie meedeelde dat de bewoners grond in eigendom hebben die mogelijk nodig is voor de aanleg van de Buitenring. Tijdens een informatief gesprek tussen bewoners en de provincie op 16 maart 2010, werd slechts medegedeeld dat men het betreurt dat deze brief slechts aan een viertal bewoners was gericht, terwijl die eigenlijk bestemd was voor alle bewoners van de Apollolaan. De reden voor het sturen van genoemde brief was, dat ten oosten van de N299 een gastransportleiding in de grond ligt, die gezien de extra kosten niet verlegt zal worden. Dientengevolge dreigt dus een gedeeltelijke grondonteigening voor de betreffende bewoners waaronder ook wij. Ons verzoek om het versmalde wegprofiel dat ook door natuurgebieden (o.a.) door de Brunssummerheide toegepast wordt, ook ter plaatse van de Apollolaan toe te passen, werd van de hand gewezen, aangezien "voor het profiel van de gehele Buitenring nu eenmaal een standaarduitvoering van 2x2 rijstroken met een middenberm van 5.1 meter geldt. " Tijdens een vervolggesprek op 2 juni 2010 werd ons medegedeeld dat de gasleiding alsnog omgelegd zal worden en ook dat op het gedeelte langs de Apollolaan toch een versmald wegprofiel toegepast zal worden. Tijdens de inloopdagen in het Roda JC stadion werd dit door weer een andere ambtenaar in twijfel getrokken, aangezien dit nog niet zeker zou zijn. Ook over het al dan niet handhaven van de bestaande geluidwal waren de ambtenaren niet consistent in hun uitspraken. Hoewel de Provincie in een schriftelijk verslag aan ons bevestigden dat de twee bovengenoemde gesprekken puur ter informatie van de bewoners plaatsgevonden hadden, beweerde de provincie in een brief aan de gemeente Landgraaf dat de Provincie van te voren overleg gepleegd had met de bewoners van de Apollolaan. waarvan absoluut geen sprake is. Deze handelwijze komt de betrouwbaarheid van de burgers in de Provinciale overheid bepaald niet ten goede. Ook de gekozen termijn dat zienswijzen ingediend kunnen worden (vóór 28 juli 2010) is strategisch zó gekozen dat vele burgers en gemeenteraadsleden reeds op vakantie zijn. Dat terwijl de Provincie had toegezegd om het concept inpassingsplan reeds eind 2009 ter inzage te leggen. Door het tijdstip van publicatie vlak voor de aanvang van de zomervacanties. de omvang van het schriftelijke materiaal dat in het geding is, de slechte toegankelijkheid van het materiaal voor de burgers vanwege het ontbreken van een leeswijzerheeft er alle schijn van dat de Provincie doelbewust de burger op achterstand wil zetten. Kennelijk wordt een open dialoog uit de weg gegaan, uit vrees dat de burger constructier van gedachten wil wisselen met de Provincie. De door de Provincie verstrekte informatie bevat tegenstrijdigheden blijkens gegevens uit eerdere planstadia. Bij het ontwerp-inpassingsplan heeft Arcadis alleen die onderzoeken geleverd, die vanuit de wet-en regelgeving noodzakelijk zijn voor de ter inzage legging op 17 juni 2010. Het ontwerp-inpassingsplan vergt nog allerlei onderzoeken, uitwerking en berekeningen zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, geluidsschermen (op de aangegeven hoogtes), archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, de bepaling van de geluidsbelastingen bestaand en nieuw en is derhalve op deze en meerdere punten onvolledig en onduidelijk en kan dus niet diepgaand beoordeeld worden. De mate van detaillering van de voorstellen voldoet niet aan de kwaliteitseisen die men stelt aan een bestemmingsplan. Het inpassingsplan is daarom onvoldoende concreet.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en

zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij maken er bezwaar tegen dat de BPL, inclusief de aansluiting Nuth, onder de crisis- en herstelwet valt. De BPL grijpt enorm in in het waardevolle Limburgse Landschap. Echte haast is er niet bij zeker niet gezien de economische ontwikkelingen. Omdat de BPL zeer ingrijpend is past de nodige zorgvuldigheid en niet het onvolledige haastwerk. De plicht om alternatieven te onderzoeken moet gehandhaafd worden alsook de plicht de Commissie M.E.R. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het M.E. Rapport. Vrijwel alle initiërende en controlerende taken liggen bij GS. Zelfs de ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt door GS verleend. De toelaatbare hoogte daarvan is ter beoordeling van (alleen) GS. De rechtszekerheid van belanghebbenden is in het geding aangezien uitvoering en toetsing in één hand liggen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Het is niet mogelijk bezwaar te maken of beroep in te stellen tegen plaatsing van de Buitenring op Bijlage II bij de Crisis- en herstelwet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00947-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Everts H., Apollolaan 40 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bovenstaand is ons inziens aantoonbaar onbehoorlijk bestuur en dit draagt zeker niet bij tot een verbeterde relatie tussen de burgers en ons provinciale bestuur. Het moet ons van het hart dat er naar onze mening nog meer sprake is van onbehoorlijk bestuur. De provinciale overheid goochelt met cijfers en modellen en baseert zijn besluitvorming onvoldoende op recente feiten en belangen. De politieke motivering van de Buitenring is veruit onvoldoende en inmiddels achterhaald, houdt in geen enkel opzicht rekening met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Topteam Krimp (Mans-Dijkstal) en de lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenoverstaan.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00948-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05066

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat desituatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemtenorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu allevensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Cofïeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05077**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen□omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00948-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00953-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Esser K.J.G., Apollolaan 46 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wonende op Apollolaan 46 in Landgraaf zal bij ons achterom een vierbaansweg komen tussen Kerkrade en Brunssum. Graag wijs ik u erop dat de gemeente Landgraaf ons eerder het mes op de keel heeft gezet omtrent de provinciale weg N299. Toen heeft de gemeente onze grond nodig gehad voor een aarde wal, omdat dit goedkoper was dan een scherm. Zodoende hebben we de tuin moeten verbouwen en onder andere het tuinhuis moeten verplaatsen. Hierdoor is destijds de vloer gaan rotten en de vlakke grond is een helling geworden waardoor de tuin minder efficiënt is ingedeeld. Dit heeft ook betrekking op de waardevermindering van het huis. De helft van de aardewal tot aan de top is mijn eigendom. Ik wil daarom bij voorbaat bezwaar maken opdat wij niet weer benadeeld worden. In deze crisistijd is het extra nadelig als het huis zijn waarde verliest. Buiten dat heeft de wal mij veet geld aan onderhoud gekost.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00953-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Esser K.J.G., Apollolaan 46 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verzocht wordt om van de grond af te blijven. Mocht u iets breken of stukmaken dan houd ik u aansprakelijk. Graag uw antwoord of u aan onze grond wilt komen en graag had ik ook dat u mij kunt overleggen dat u i.v.m. het stukmaken van mijn eigendommen ook goed verzekerd bent. Anders geef ik u geen toestemmen op het betreden van mijn grond.
Antwoord:	De grond van Indiener is niet noodzakelijk voor de realisering van de Buitenring. Indien de gronden van Indiener betreden dienen te worden voor de realisering van de Buitenring, dan zal dit in overleg met Indiener geschieden. Uiteraard komt de schade als gevolg van de betreding van de gronden door of namens de provincie voor vergoeding in aanmerking. De provincie is ter zake goed verzekerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00953-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05124

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Esser K.J.G., Apollolaan 46 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Tevens hoop ik dat u ook rekening houdt met geluidsoverlast. Er komen 2 banen bij. Ook hier wil ik bezwaar tegen maken indien dit meer geluidsoverlast veroorzaakt. Hoe lost u dit op? Speciaal asfalt in combinatie met een scherm?
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00954-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05119

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van□Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie verwijst hiervoor naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00955-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05134

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden. □De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05165**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □ □
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00955-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de

toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	: Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00956-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05211

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00956-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05212

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Met dekomst van de Buitenring zal ook de geluidshinder en emissie van een vierbaansweg waar 100 km per uur gereden gaat worden toenemen. Hierdoor zal de economische waarde van mijn huis afnemen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een belangrijk element bij de keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is geweest, dat in de nabijheid van mijn huis een mooi natuurgebied ligt, de Brunssummerheide. In dit natuurgebied kom ik, en met mij vele anderen, tot rust en daardoor kan ik er daarna weer tegenaan. Dit kwetsbare natuurgebied, het enige in zijn soort in deze regio, dat u eerder wilde ontlasten (waarvoor o.a. het Landgoed Amstenrade met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied is omgevormd in de afgelopen 20 jaar) wordt door de komst van de Buitenring extra belast. Ten eerste omdat door de aanpassing van de N299 vele hectaren natuurgebied verloren gaan en ten tweede doordat het Landgoed Amstenrade niet meer toegankelijk is voor de inwoners van het Amstenraderveld (uitwijk o.a. naar de Brunssummerheide).
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen

belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00956-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05317

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Twee tot drie keer per week maak ik flinke wandelingen op de Brunssummerheide waarbij□ook de oversteek naar de Teverener Heide en de Schinveldse bossen wordt gemaakt via het□gedeelte van de Brunssummerheide dat aan de andere kant van de N299 ligt. Deze oversteek wordt door de buitenring onmogelijk gemaakt. Hiermee werpt u barrières op.□Deze barrières zijn voor mij (en mijn gezin) onverteerbaar.
Antwoord:	Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wandelroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. □□Ter hoogte van de Brunssummerheide blijft het na aanleg van de Buitenring mogelijk om deze over te steken richting Schinveldse Bossen/Tevenerheide en vice versa ter plaatse van de Rimburgerweg, alwaar een tunnel zal worden gecreëerd. . Daarnaast blijft ook de bestaande paardentunnel bereikbaar vanaf de parallelweg. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05319**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het leefgebied voor reeën, vossen en ander wild (die wij bij onze wandelingen regelmatig signaleren) zullen zwaar onder druk komen te staan. Ook voor vogels (nachtzwaluw), de koudbloedige dieren (o.a. zandhagedissen en gladde slang) en insekten (o.a. de verschillende soorten sprinkhanen zoals de blauwvleugelsprinkhaan, moerassprinkhaan en het negertje) wordt het milieu en leefgebied ingrijpend aangetast. Ik kan niet begrijpen dat er op zo`n onverschillige en onzorgvuldige manier wordt omgegaan met een waardevol stukje natuur. De Brunssummerheide is nota bene een Natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds qua oppervlak niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook tijdens het uitvoeren van mijn andere hobby ondervind ik veel hinder van de Buitenring. Ik betaal op golfbaan Brunssummerheide genoeg contributie om niet door een vierbaans Buitenring die direct langs de golfbaan loopt te worden gehinderd. De omgeving van de golfbaan en mijn welzijn wordt te zeer aangetast.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een ander punt waarop de Buitenring mijn persoonlijke situatie negatief beïnvloed. De golfbaan is voor mij nu heel goed per fiets bereikbaar. Door de komst van de Buitenring wordt de fietsroute aanzienlijk langer en zeer onaantrekkelijk. Nu fiets ik door bos en natuur en rechtstreeks tot op de golfbaan. Met de komst van de Buitenring wordt mij deze mogelijkheid ontnomen. Moet ik dan maar de auto nemen? Dit is weer een door u opgeworpen barrière en ontmoediging van het fietsgebruik.
Antwoord:	De knip in de Rimburgerweg ter hoogte van de golfbaan wordt alleen aangelegd voor gemotoriseerd verkeer. Voor langzaam verkeer vanuit Landgraaf en Brunssum blijft de golfbaan op dezelfde wijze bereikbaar als in de huidige situatie. Na aanleg van de Buitenring blijft het mogelijk om deze via een tunnel bij de Rimburgerweg over te steken richting golfbaan en vice versa. (zie ook deelrapport 4a Verkeerskundig onderzoek). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vanuit Brunssum wandel ik regelmatig richting het Merkelbeekdal. De verbinding met dit dal loopt nu via de holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt, de Akkerweg. Deze wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te wandelen is dan afgesneden. Dit betekent o.a. dat de rondwandeling van ongeveer 6. 5 kilometer niet meer mogelijk is. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle veldweg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan, wederom via de bestaande infrastructuur ten zuiden van de Buitenring, teruggewandeld worden. De door u aangegeven wandelroute is dus, weliswaar met een omweg, nog steeds toegankelijk.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00956-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Olislagers M.W.H., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring, evenals het deel van de Buitenring door de Brunssummerheide totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar recreatieplaatsen en verbindingen met andere recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die dan naar de Schinvelder bossen of de Brunssummerheide moeten gaan? En van al die mensen die nu via de Akkerweg fietsen?
Antwoord:	De effecten van de Buitenring op langzaam verkeer zijn waar mogelijk in het rapport van ECORYS meegenomen maar zijn niet expliciet toegelicht in het rapport. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten wonen in een prachtige groene en rustige omgeving. Hun woning wordt omringd door natuurgebieden. Wanneer de plannen zoals die nu voorliggen definitief worden, kunnen cliënten niet meer op deze locatie blijven wonen. Dit is voor cliënten, die na veel investeringen (in geld en in tijd) net alles op orde hebben en volop willen genieten van het eindresultaat, moeilijk te verkroppen. Er wordt in het ontwerpplan op geen enkele manier met deze belangen van cliënten rekening gehouden. Cliënten vinden dan ook dat er sprake is van een onevenredige aantasting van hun belangen.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Wij proberen in goed overleg met u te komen tot overeenstemming over het aan te kopen deel van uw eigendommen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënten vinden het ontwerpplan niet redelijk, voorts is er sprake van een onzorgvuldige voorbereiding en van een ondeugdelijke motivering van het ontwerpplan.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Uit het voorgaande volgt dat het ontwerpbesluit zorgvuldig is voorbereid en voldoende is gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de geplande Buitenring, zoals de provincie dat aangeeft en motiveert, worden door cliënten bestreden. Cliënten vinden onder andere de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg, van dien aard dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio, dus ook bij cliënten in de buurt.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie motiveert haar ontwerpplan voorts met een betere ontsluiting van de in de regio□aanwezige industrie-/bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderzocht en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering.□Rijdend over de toekomstige Buitenring vanaf de A76 bij Nuth wordt het eerste industrieterrein of de eerste toeristische attractie van enige betekenis pas bereikt na ca. 10 km, ten oosten van Brunssum.□Voor het ontsluiten van de betreffende industrieterreinen en toeristische attracties van deze regio, de Parkstad, zijn er andere en betere alternatieven.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voortschrijdend inzicht met betrekking tot dit verminderd verkeersaanbod als gevolg van minder inwoners enerzijds en wellicht geen of minder behoefte aan ontsluiting van industrieterreinen en toeristische attracties anderzijds, moet volgens cliënten aanleiding zijn om een allesomvattende en volledige kosten/batenanalyse te maken, die uitgaat van nieuwe prognoses gebaseerd op de meest recente gegevens en inzichten. Zo veel gemeenschapsgeld als voorzien (maar ook onvoorzien) uitgeven aan een project waarvan nut en noodzaak onvoldoende duidelijk en toekomstbestendig zijn, en waarbij het milieu en de leefbaarheid van de inwoners van een groot gedeelte van de Parkstad zo veel geweld wordt aangedaan, lijkt cliënten maatschappelijk volstrekt onverantwoord.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënten betwijfelen, terecht, dan ook zeer dat met de realisatie van de gehele Buitenring volgens tracé keuze en ontwerpplan, de economische positie van de Parkstad wordt verbeterd. Volgens cliënten is de aanleg van de Buitenring inmiddels een doel op zich geworden, en lijkt het indienen van een zienswijze een op voorhand zinloze missie. Cliënten betwijfelen zeer dat de voorgestelde verbetering van de leefbaarheid in de Parkstad worden gehaald. Nut en noodzaak worden door cliënten zeer betwijfeld. Cliënten vinden dat het aan de provincie is om nut en noodzaak duidelijk en objectief aan te tonen, dat is met het ontwerpplan volgens cliënten in ieder geval niet gelukt. Het ontwerpplan kan en mag dan ook niet door u worden vastgesteld.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05174**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten zijn ook van oordeel dat niet overal goed is gekeken naar mogelijke alternatieven. Als voorbeeld worden de verkeersstromen van Schinnen en Hoensbroek genoemd. De aansluiting is nu gepland ter hoogte van de Naanhof in het Geleenbeekdal. Als de aansluiting echter zou worden gerealiseerd ter hoogte van de groeve L`ortye, zou er veel winst zijn te behalen. Winst op het vlak van natuurbehoud, maar ook winst voor de bewoners van Hoensbroek en Vaesrade. Cliënten verzoeken u dit alternatief aandachtig te bekijken.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. In aanvulling daarop geldt dat de aansluiting ter hoogte van de Schuureikenweg en de Akerstraat Noord aansluiten op het bestaande gemeentelijke hoofdwegenstructuur van de gemeente Heerlen. In het Masterplan Hoensbroek, vastgesteld door de gemeente in september 2009, wordt juist gepleit voor bovenstaande aansluitpunten aangezien de Schuureikenweg en de Akerstraat Noord behoren tot gebiedsontslutingswegen. Tevens willen wij graag opmerken dat de aansluiting valt buiten het Natura 2000 gebied Geleenbeekdal maar wel is gelegen binnen de POG. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Formele beginselen□Een bestuursorgaan moet eerlijk en open spel spelen als het bezig is met de voorbereiding van een besluit. Het dient een open en onbevooroordeelde houding aan te nemen. In de artikelen 3:2, 3:9 en 3:13 Awb zijn onderdelen te vinden van het beginsel van de zorgvuldige voorbereiding. □□De provincie onderkent, en schrijft dit ook met zo veel woorden, dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken. De rest zal klaar zijn als PS een besluit nemen op 8 oktober. Jammer alleen dat de termijn van bezwaar op 28 juli sluit!□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- In een vroeg stadium is door belangenorganisaties bij de provincie aangedrongen op een kosten/baten analyse. Pas gelijk met het inpassingsplan is een rapport hierover beschikbaar. Niet verwonderlijk als je naar de uitkomsten hiervan kijkt. Door het zomerreces van Provinciale Staten en Gemeenteraden is een maatschappelijk debat in Parkstad hierover niet meer mogelijk voordat het inpassingsplan op 8 oktober wellicht als hamerstuk wordt vastgesteld.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Materiële beginselen De wettelijke bepaling van de motiveringsplicht is te vinden in artikel 3:46 Awb: een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering. Wel wordt in artikel 3:48 Awb een voorbehoud gemaakt ten aanzien van de aanwezigheid van een motivering. In dit artikel staat vermeld dat een motivering achterwege kan blijven als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat daar geen behoefte aan ontstaat. Dit kan het geval zijn bij een begunstigende beschikking waarbij geen belangen van derden worden benadeeld- Hiervan is in deze situatie echter duidelijk geen sprake. De provincie heeft lange tijd verzuimd een deugdelijke motivering voor de realisering van de Buitenring te leveren. Burgers, maar vooral gemeenten zijn hierdoor niet in staat geweest een deugdelijke afweging te maken bij hun besluitvorming met betrekking tot de Buitenring. Eerst lang nadat gemeenten hun bevoegdheden met betrekking tot de Buitenring aan de Provincie hadden overgedragen is een - zij het dubieuze- Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse beschikbaar gekomen. De aanvankelijke weigering door de verantwoordelijke Gedeputeerde om te komen tot een MKBA kon niet worden gemotiveerd als zou hier redelijkerwijs geen behoefte aan bestaan. Door zijn aanvankelijke weigering heeft de Gedeputeerde echter niet aan zijn motiveringsplicht voldaan en het besluitvormingsproces hiermee op ongeoorloofde wijze beïnvloed.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00957-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Habets , Naanhofsweg 20 6361DP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook vraag ik u op grond van artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht om de door de Stichting Achmea Rechtsbijstand gemaakte kosten voor rechtsbijstand te vergoeden. Deze kosten zijn gemaakt in verband met de indiening en behandeling van dit bezwaarschrift.
Antwoord:	Door Indiener gemaakte kosten in het kader van de openbare voorbereidingsprocedure komen, conform de wet, niet voor vergoeding in aanmerking. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00958-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Possen B.H.I., Postbus 1222 6333ZJ te Schimmert
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	deze zienswijze wil ik u wijzen op de economische belangen van de heer Hermans. De heer Hermans is eigenaar van de locaties plaatselijk bekend als Nagelbeek 7, 7 a t/m d, 6365EH Schinnen. Het betreft woningen, winkels, bedrijfsruimten en een tankstation. Om de courantheid, de waarde en de verhuurbaarheid van vorenstaande locaties in stand te houden verzoek Ik u de op en afritten Schinnen te handhaven zoals die nu zijn. Voor de grootste huurder m.n. Texaco tankstation zijn deze op- en afritten cruciaal. Indien de bereikbaarheid slechter wordt zal hij veel klanten verliezen. Ik ga er dan ook vanuit dat u de op- en afritten handhaaft.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00959-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05152

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kruger-During R., In Grafen Weid 7 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor aflem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00960-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05154

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wat gebeurd er met de bestaande aarden wal, die aan onze tuingrens, door ons geheel is beplant en betrokken bij onze tuin? Wanneer en hoe vernemen wij of voor de aanleg van de Buitenring een stuk van deze aarden wal (onze grond) nodig zal zijn?
Antwoord:	De grens van het Inpassingsplan is gelegen achter de eigendommen (woning inclusief tuin) van indiener. Voor zover Indiener een deel van de benodigde gronden gelegen direct achter zijn/haar eigendom heeft beplant en betrokken bij de tuin zal dit gebruik moeten worden beëindigd. Indien Indiener is aan te merken als een belanghebbende in de zin van de onteigeningswet, dan zal Indiener voor de beëindiging van het gebruik een volledige schadeloosstelling ontvangen. In dat geval zal nog namens de provincie hierover met hen contact worden opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Hoe staat het met de vermindering van ons woongenot, zowel het uitzicht, alsook de mogelijkheid om nog rustig te genieten van een verblijf in onze tuin.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Van hoeveel waardevermindering van ons eigendom zal sprake zijn, na gereedkoming van de Buitenring? (bij eventuele verkoop in de toekomst).
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoe staat het met de toename in geluidsoverlast en fijnstof? En daarmee ook schade aan onze gezondheid?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoeveel overlast/schade zullen wij ondervinden tijdens de komende bouwwerkzaamheden en later van de Buitenring zelf, daar wij nu al te maken hebben met trillingen in huis bij zwaar vrachtverkeer?
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Is de Buitenring wel echt een noodzaak en nuttig voor onze regio?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **00960-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wenders F.J.M., Apollolaan 48 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hoe staat het met de verkeersveiligheid na realisering van De Buitenring?
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de afgelopen jaren (meer dan tien jaar) zijn plannen voor een project als de buitenring in allerlei vormen aangekondigd en weer van tafel gegaan. Hierbij hebt u met diverse instanties overleg gevoerd. Opvallend is daarbij dat bij een zo ingrijpend voornemen door U nooit een stelselmatig en gestructureerd overleg is gevoerd met de bewoners die langs de mogelijke tracés wonen. Als al sprake was van overleg dan gebeurde dat op incidentele basis veelal op initiatief van deze bewoners.
Antwoord:	Burgers, bestuurders, bedrijven en instanties zijn gedurende het voorbereidingsproces op diverse wijzen geïnformeerd: 1. via het Bestuurlijk Overleg met de portefeuillehouder mobiliteit van Parkstad Limburg 2. via het Regionaal Bestuurlijk Overleg (waarin alle portefeuillehouders mobiliteit van de betrokken gemeenten gemandateerd zitting hebben) 3. bestuurlijk en ambtelijk heeft periodiek overleg plaatsgevonden met gemeenten afzonderlijk 4. bedrijven(terreinen), instellingen, bewoners(groepen) en andere belangengroeperingen zijn, vóórafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerp-Inpassingsplan, op een aantal momenten in bijeenkomsten geïnformeerd 5. de stukken hebben ter inzage gelegen in de gemeentehuizen van de betrokken Parkstadgemeenten, bij Parkstad Limburg, in de kantoren van de Städteregion Aachen, de Stadt Aachen en de Kreis Heinberg, en in de bibliotheek van de provincie Limburg van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. 6. op 28 juni jl. heeft een Bestuursconferentie plaatsgevonden, waarvoor de leden van de gemeenteraden van de betrokken Parkstadgemeenten werden uitgenodigd 7. op 2 en 3 juli hebben in het Parkstad Limburg Stadion infomarkten plaatsgevonden. Deze waren voor eenieder toegankelijk 8. op 12 juli heeft op haar verzoek in de gemeente Nuth een extra infomarkt plaatsgevonden 9. via nieuwsbrieven en de website www.buitenring.nl. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In overleg waaraan ik heb deelgenomen kwam telkens naar voren dat de informatie niet□volledig was, wat ook nu tijdens de inzage termijn niet het geval is, cq, nog als concept□moest worden gezien.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de informatiemarkten/ inloopbijeenkomsten bleek geen bereidheid over fundamentele aspecten te discussiëren. Als er overleg plaats kon vinden was dit voor de vorm en niet over de inhoud.
Antwoord:	De stukken hebben vanaf 17 juni 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio. Een ieder die dat wilde heeft in die periode de mogelijkheid gehad om in, bijvoorbeeld, een gemeentehuis de stukken te bekijken en een zienswijze indienen. Daarnaast zijn de stukken ook aangeboden op de website van de Buitenring. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De door de provincie gevolgde werkwijze is niet alleen in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en een zorgvuldige belangenafweging maar heeft er ook toe□geleid dat geen draagvlak onder de bevolking, voorwaar geen onbelangrijke groepering□in een democratie, aanwezig is voor de plannen.□□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de

planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Hieruit volgt dat voor de Buitenring voldoende draagvlak bestaat. Het ontwerpbesluit is zorgvuldig voorbereid en voldoende gemotiveerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00961-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05178

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is geen sprake van een deugdelijke projectaanpak. De diverse daarin te onderscheiden projectfasen worden niet of onvolledig doorlopen.Zo ontbreekt het, of is slechts gedeeltelijk voldaan, aan een duidelijke en geaccepteerde probleemstelling, een daarop gebaseerde projectbeschrijving, een op voldoende nauwkeurigheid gebaseerde begroting, in belangrijke mate onderbouwt door offertes met prijzen en leveringsvoorwaarden, het gelijkwaardig uitwerken van varianten, een inventarisatie van voor- en nadelen en de daarbij behorende risico`s.In plaats daarvan wordt een variant gekozen zonder dat duidelijk is gemaakt wat de noodzaak van het project is, wat de voor- en nadelen zijn van het project zijn, wat de risico`s zijn die worden gelopen en hoe deze worden afgedekt.Een gelijkwaardige afweging van varianten ontbreekt eveneens.Hierdoor is ook geen sprake van een goede en zorgvuldige afweging van belangen.Ook het rapport van Ecorys volgt deze werkwijze niet en bouwt alleen voort op de keuze die door de provincie is gemaakt. Alles is erop gericht de voorkeursvariant uit te werken en daardoor de keuze voor deze variant te onderbouwen zonder de alternatieven op een gelijkwaardige manier te bezien en bovendien de risico`s van alle alternatieven in kaart te brengen.Naast het niet bekend zijn van alle onderzoeksresultaten, worden varianten niet uitgewerkt alvorens conclusies worden getrokken MBD relevantie van varianten en kan dus een juiste afweging kan worden gemaakt. Nut en noodzaak worden dan ook opnieuw niet aangetoond.(Zie ook hierna).
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de toetsing van dit rapport, met beroep op de crisis- en herstelwet, in eigen hand te nemen, wordt niet alleen de MER commissie met haar deskundigheid en onafhankelijkheid gepasseerd, maar getuigd U ook een beleid te ondersteunen waarbij uitvoering en toetsing in een hand zijn ("de slager keurt zijn eigen vlees").
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rapport van Ecorys mbt de BPL. Bij een maatschappelijke kosten/baten analyse kan niet gesproken worden van de analyse. Na de vaststelling van de noodzaak van het project moeten bij deze analyse eerst de relevante varianten worden vastgesteld. Daarnaast moet een deugdelijke risicoanalyse worden gemaakt teneinde inzicht te verschaffen in de risico`s die aan het project kleven. Hierdoor ontstaat een bandbreedte van mogelijke uitkomsten die de basis vormen voor de besluitvorming. In het opgestelde rapport is deze analyse niet opgenomen. Gelet op de uitkomst van de variant die is opgenomen in het rapport en de basis van de investeringen(taakstellende budgetten).het meenemen van omniet ingebrachte gronden, het niet opnemen van waardedaling van onroerend goed, het ontbreken van de financiële consequenties van optredende planschade, het niet kwantificeren van ontstane nadelen etc. is duidelijk dat de kans op negatieve afwijkingen van het in de variant becijferde voordeel groot is. De uitkomst van de in het rapport opgenomen analyse is alleen hierdoor al zeer onzeker.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De kosten baten analyse van Ecorys□Hierna volgen een aantal opmerkingen mbt de kosten baten analyse. De opsomming dient ter onderbouwing dat het rapport zeker geen verantwoord antwoord geeft op de vraag mbt nut en noodzaak van de gekozen variant van de BPL .Het overzicht is niet uitputtend.□• Het becijferde voordeel van € 43 min. is gering, zeker indien in aanmerking wordt genomen dat o.a. de waardedaling van woningen niet is meegenomen evenals de hieruit voortvloeiende daling van heffingen en belastingen voor gemeenten en instellingen.□• Onduidelijk is hoe de noodzakelijke gronden in de evaluatie zijn betrokken. Gelet□op publicaties is waarschijnlijk een inbreng omniet geschied waardoor economische waarde wordt vernietigd en de uitkomst van het project wordt geflatteerd.□• Een aantal negatieve gevolgen(1icht negatief welvaartseffect") worden niet gekwantificeerd en verdisconteerd.□• De effecten voor de werkgelegenheid worden positief voorgesteld ondanks de dalende bevolking en de hierdoor dalende koopkracht. Bovendien zijn deze effecten het grootst op provinciaal niveau en voor de westelijke mijnstreek.□De streek waar de BPL moet komen te liggen profiteert niet of nauwelijks.□• Bij de evaluatie worden de positieve effecten buiten de landsgrenzen meegenomen. Indien dit al juist is zou ook een variant moeten worden bezien waarbij gebruik wordt gemaakt van onlangs aangelegde wegen in Duitsland.□• En groot aantal woningen krijgt te maken met meer geluidsbelasting. Dit wordt afgedaan met de opmerking dat "wettelijk grenzen" niet worden overschreden.□• De evaluatie strekt zich uit over de periode tot 2100 wat wel een heel lange periode is ook voor maatschappelijke investeringen. Dit wordt nog eens onderstreept door de veelal kortere levensduur van investeringen die de overheid doet.(Zie de voorbeelden bij de bouw van gebouwen, wegen en tunnels.)□• De basis voor de kostenraming is onduidelijk. Er wordt geen rekening gehouden met een prijsescalatie. Sterker, door de methode die wordt toegepast ontstaat een nominaal bedrag dat aanzienlijk lager is dan het bedrag waarover, cash, zal moeten worden beschikt ook zonder rekening te houden met prijsescalaties.□• De conclusies tov andere varianten worden niet onderbouwd.□Er is waarschijnlijk geen ruimte voor scopewijzigingen(projectwijzigingen gekozen of gedwongen) ingebouwd. Projecten van de overheid kenmerken zich echter door budgetoverschrijdingen als gevolg van projectwijzigingen, hogere prijzen en/of langere doorlooptijden.□Bij het opvoeren van de "Ladder van Verdaas"worden de punten 5 en 6 gemakkelijk ter zijde geschoven.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.□□De kosten van planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften in de MKBA opgenomen. Idem geldt voor de gehanteerde zichtperiode. □□De indirecte effecten van de Buitenring (o.a. effecten op werkgelegenheid) zijn conform de voorschriften opgenomen in de MKBA. □□In de MKBA voor de Buitenring geworden zowel de baten als de kosten die in het buitenland terechtkomen opgenomen. Op dit punt is afgeweken van de nationale richtlijnen. In het rapport van ECORYS wordt deze keuze ook toegelicht en onderbouwd. □□In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Tenslotte wil ik nog wijzen op het feit dat problemen mbt de verkeersveiligheid hadden moeten worden opgelost binnen het bestaande wegennet. De voorgestelde aanleg van de BPL lijkt meer een doel te zijn geworden dan een middel tot. Aanpak van vast te stellen problemen dient plaats te vinden binnen het bestaande wegennet. Ook mogelijkheden buiten de landsgrens(oa door gebruik te maken van bundesstrassen) moeten hierbij worden betrokken.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00961-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In dit kader zou U een recente studie van de universiteit van Utrecht, gepubliceerd door het Astmafonds ter harte moeten nemen waarin wordt geconcludeerd dat geen wegen bij woonwijken moeten worden aangelegd ivm de consequentie voor de volksgezondheid(zie link vermeld onder bronnen).
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen Zo staat op pag. 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft opde leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaats, op zowel de economisch en teoristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio ParKstad. Ik ben van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leid, tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt mij voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt.Bovendien, zo stel ik, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen, mochten deze er al zijn, op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegenet. Avorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt. De aanleg van de Buitenring zal voor mij leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehete tracé, dit terwijl volgens mij -mocht de Buitenring er al moeten komen volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook. Ik krijg de indruk dat hier naar een bepaalde uitkomst is toegeredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In de verkeerskundige rapportage behorend bij het PIP (rapport 4a) is het effect van de Buitenring op de problematische wegvakken en kruispunten in Parkstad Limburg weergegeven. Hieruit blijkt dat, ten gevolge van de BPL, zowel op kruispunt- als op wegvakniveau een verbetering optreedt ten aanzien van bijna al deze capaciteitsknelpunten. De grootste capaciteitswinst wordt gehaald bij de wegvakken en kruispunten in de directe invloedssfeer van de BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer1 staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, kom ik tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan ik niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stel ik dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale wegenstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer1 geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot□ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur, kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder atdus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.□Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet□opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik stel dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van mijn woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht.□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Ik stel dat in mijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Ik stel dat de andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg, geschikter is dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder mij betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Ik stel dat mijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik verwijs naarde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinvefd en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05333**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor onze gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heb ik een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij mij dan ook niet in. Ik stel dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Zoals gezegd, is van een onaanvaardbare geluidsbelasting niet gebleken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ik ook van de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door mij stellig verworpen. Voor mij leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van mijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Ik woon in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Ik stel dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noem ik een toename van luchtweg klachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Ik stel verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het feit dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merk ik op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00963-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vinken Brandts , Birgitta-Gracht 34 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning voor mij. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van mij langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van mij wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van mij is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Ik stel flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrees ik door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor mij. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich mee brengen. Ook zal ik worden beperkt in de mogelijkheden om mijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De buitenring zal aan het uitzicht en de rustieke, schone en serene omgeving een abrupt einde maken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Toen de heer Hollands het perceel kocht was nog onduidelijk hoe het tracé van de bultenrlng zou gaan lopen. Ook de gemeente Kerkrade wist dat nog niet. Het college van burgemeester en wethouders van Kerkrade heefL namelijk bewust positief besloten over de voor de woning van cliënten benodigde ruimtelijk bestuursrecht besluitvorming (waaronder natuurlijk de bouwvergunning). Hoewel eigenlijk een verwijt aan het college van Kerkrade, zijn cliënten van mening dat men hen had moeten attenderen op de komst van de bultenrlng. Indien dat was□gebeurd dan hadden ze het perceel namelijk niet gekocht.
Antwoord:	In het kader van de voorbereiding van dit Inpassingsplan heeft een informatiemarkt plaatsgevonden. Daarnaast hebben het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De provincie is, mede gezien het bovenstaande, van mening dat omwonenden voldoende zijn geinformeerd. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de eerdere zienswijze hebben cliënten aangegeven dat zij een doorzichtig geluldscherm prefereren. Dan behouden zij tenminste een beetje uitzicht op het heuvelland.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Vanwege de landschappelijke inpassing en het overschot van grond gaat de voorkeur van de provincie uit naar grondwallen. De afscherming tussen de Krichelbergseweg en de Buitenring zal deels bestaan uit een grondwal, deels uit een transparant scherm (het meest zuidelijk gelegen deel). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Daarnaast geven zij aan dat door de komst van een verbinding tussen de Krichelbergsweg en de Vauputsweg sprake zal zijn van overlast door landbouwverkeer.
Antwoord:	De Krichelbergsweg wordt als langzaam verkeersverbinding doorgetrokken richting de Vauputsweg. De weg krijgt geen functie voor gemotoriseerd doorgaand verkeer.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Voorts vrezen cliënten geluidoverlast, nu zelfs een geluidswal vanwege het sterk glooiende heuvellandschap niet kan voorkomen dat bij een drukke verkeerssituatie sprake zal zijn van een overschrijding van de maximaal toegestane geluidswaarde bij de woning van cliënten. Het aspect geluld Is In het ontwerp onvoldoende onderzocht.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bovendien vrezen cliënten een sterk verminderde luchtkwaliteit door de te verwachten toename van fijnstof. Vanwege het feit dat mevrouw Horsch astma heeft, baart het voorgaande cliënten grote zorgen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook vrezen cliënten overlast tijdens de aanleg van de buitenrlng. Tevens verwachten cliënten een aanzienlijke waardedaling van het perceel.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De belangrijkste reden waarom cliënten de onderhavige nadere zienswijze Indienen, Is dat zij door hetgeen hiervoor Is vermeld erachter zijn gekomen dat hun levens- /woongenot door de komst van de bultenring tot nihil daalt. Om die reden bestaan er volgens cliënten slechts twee reële opties. Ofwel cliënten worden volledig schadeloosgesteld door uw provincie (lees: uw provincie koopt het perceel). Ofwel de loop van de buitenrlng dient zodanig gewijzigd te worden dat cliënten het uitzicht, de rustieke serene omgeving en de schone lucht vanuit en bij het perceel behouden. Een alternatief Is er niet. Cliënten kunnen en willen daar niet blijven□wonen Indien een dusdanig groot infrastructureel project zowel een deel van het perceel wegpakt alsook grenst aan het resterende gedeelte van dat perceel.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ In het onderhavige geval zijn de gronden van Indiener niet benodigd voor de realisering van de Buitenring. Aankoop van de gronden van Indiener is derhalve niet noodzakelijk. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00964-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands J.H., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade Horsch H.H.E.G., Krichelbergsweg 39 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Natuur
Zienswijze:	Verwijzing naar 35 punten van de Stichting `Buitering Nee`
Antwoord:	Voor de beantwoording van deze 35 punten wordt verwezen naar het antwoord op de zienswijze van Stichting Buitenring Nee.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00965-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00966-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik schrijf u deze brief omdat ik mij niet voor kan stellen dat de Provincie Limburg en Gedupeerde Staten akkoord zou zijn gegaan met de plannen om een volledige aansluiting te maken op de Hoogstraat te Landgraaf, als men de volledig juiste informatie had gekregen over de Nieuwenhagerheidestraat van de gemeente Landgraaf.□□De Nieuwenhagerheidestraat is een straat waar nu al zeer veel ongelukken gebeuren (nu rijden er 19.000 motorvoertuigen per etmaal door deze straat, als de plannen doorgaan zal dit stijgen naar 26.000 motorvoertuigen per etmaal, dit is het geval in 2015 als buitenring in gebruik genomen wordt). De ongelukken die er in de Nieuwenhagerheidestraat gebeuren worden volgens mij al jaren verborgen gehouden in de stukken zoals te zien is in het mobiliteitsplan Landgraaf evaluatie actualisatie (zie bijgevoegde kopie).□□De ongevallen analyse is vanwege tijdgebrek door de gemeente Landgraaf NIET uitgevoerd, hieruit is ook op te maken dat de gemeente Landgraaf de ongelukken die op de Nieuwenhagerheidestraat gebeuren liever niet bekend maakt, omdat dit nadelige gevolgen zou kunnen hebben voor de toekomstige aansluitingen van de Buitenring.□□De juiste informatie over de ongelukken die er nu al in de Nieuwenhagerheidestraat gebeurd zijn kan men het beste inwinnen bij de verzekeringsmaatschappijen.□□Ook in de krant worden de ongelukken die er gebeuren niet bekend gemaakt, de zeldzame keer dat het wel in de krant wordt gezet wordt er een andere straatnaam genoemd zodat het lijkt dat er op de Nieuwenhagerheidestraat nooit wat gebeurd.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00966-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook in het negatieve verhaal over de op - en afritten van de Buitenring (uit de Limburger)□geschreven door Jos van den Camp. Hierin schrijft hij het verkeer vanaf de Nieuwenhagerheiderweg dit moet natuurlijk de Nieuwenhagerheidestraat zijn. (dit is mijn inziens niet per ongeluk gedaan). Er mag volgens mij van de gemeente Landgraaf geen negatief beeld ontstaan van de Nieuwenhagerheidestraat, waardoor hun plannen weieens gedwarsboomd kunnen worden. Ik zou het in ieders belang wenselijk vinden als hierna onderzoek gedaan zou worden (zie bijgevoegde kopie).
Antwoord:	Wij nemen uw standpunt voor kennisgeving aan.

Hoofdzienswijze: **00966-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook in de lijst geluidsgehinderde per traject basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 bij overschrijding plandrempel staat de Nieuwenhagerheidestraat als 4e hoogste overschrijding. Maar in de tabel S2 top 10 lijst is de Nieuwenhagerheidestraat niet te vinden, volgens mij is dit ook geen toeval, (zie bijgevoegde kopie).
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00967-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05228

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de□situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt□enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al□levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel□gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op□het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Aankoop van de woning is niet noodzakelijk en niet mogelijk. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05291**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00967-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP).

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst zij opgemerkt dat alle zienswijzen die ik namens cliënten reeds op 10 oktober 2009 en 14 juli 2008 heb ingediend, als hier herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd. Tevens merk ik namens cliënten het volgende op.
Antwoord:	Wij verwijzen naar de betreffende nota`s van zienswijzen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In de toelichting op het inpassingsplan (pagina 9.) wordt aangegeven dat het doel van de Buitenring is het realiseren van ontbrekende schakels in het regionaal verbindend wegennet. Immers: "Al in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL 2001) is het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in de Provincie als doelstelling opgenomen. Eén van de manieren om deze doelstelling te bereiken, is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet. De Buitenring bestaat de regionaal verbindende wegen N298. N299 en N300 en is één van die ontbrekende onderdelen. Het is de bedoeling dat de genoemde wegen worden opgewaardeerd en deels aangevuld met nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen, waardoor er één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat. Deze doelstelling is bestendigd in het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad 2005." Ten aanzien van het regionaal verbindend wegennet ter hoogte van de wijk Maria-Gewanden in Hoensbroek moet geconstateerd worden dat de schakel in het wegennet niet ontbreekt (de eerder aangelegde Randweg Hoensbroek). Om deze reden ligt het niet voor de hand dat er rond Maria- Gewanden van meet af aan uitgekeken moet worden naar een nieuw aan te leggen wegvak. Krachtens Uw beleidsuitgangspunten komt juist de bestaande weg in aanmerking voor opwaardering. Het is juist deze eerste doorsnijding van het conflictrijke gebied met zwaar beschermde natuurgebieden dat geheel in de beoordeling van het tracé ontbreekt, niet in het onderzoek is meegenomen en bij de bestuurlijke besluitvorming niet is meegewogen. Nooit is de vraag gesteld of het bedoelde conflictrijke gebied voor een tweede keer doorsneden zou moeten worden, dit maal dan voor de aanleg van een "parallelweg", terwijl dit voor de besluitvorming en voor de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden, zeer wezenlijk is. Bij de gehele besluitvorming is slechts uitgegaan van de huidige situatie waarbij het ontstaan van de huidige situatie volledig uit het oog is verloren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

In aanvulling daarop geldt het volgende. □Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om de schade aan beschermde natuurgebieden zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Zo zijn ter plaatse van de passage van Vaesrade de effecten op natuur zoveel mogelijk beperkt door het tracé van de BPL ter plaatse van het Jeugrubbebos aan te passen. Hierdoor wordt ruimtebeslag op dit EHS-gebied voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een tweede doorsnijding van dit conflictrijke gebied leidt ertoe dat een verdere versnippering van de natuurgebieden zal gaan optreden, ondanks de mitigerende maatregelen die genomen zullen gaan worden. Dit wordt ook ronduit in het inpassingsplan (pagina 33) erkend. Daarbij komt nog dat de Commissie MER in zijn advies terzake het Voorkeurstracé reeds heeft aangegeven dat de Natura 2000 en EHS-gebieden in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd.□Eveneens dient in aanmerking te worden genomen dat de voorgestelde aansluiting Nuth Natura 2000 en EHS gebieden doorkruist c.q. raakt met als gevolg dat het EHS-gebied (Jeugrubbebos) gebied volledig wordt afgesloten van het Natura 2000 gebied. Hierdoor neemt de druk op de natuur - er leven in deze gebieden beschermde dieren - onacceptabele vormen aan vanwege de toename van het verkeer (waaronder transitieverkeer uit Nuth en Schinnen) en het letterlijk doorsnijden van de natuurgebieden. In het kader van Uw zorgplicht krachtens de Flora- en Faunawet, artikel 2, is het bijvoorbeeld voor de habitat van de das voorliggend om eerst te onderzoeken of er alternatieven zijn voor de doelstellingen van het project, zoals het optimaliseren van de reeds aangelegde naburige Randweg in Hoensbroek. waardoor de habitat onaangetast blijft, dan om in het kader van mitigatie een aantal faunapassagea te realiseren onder een naar verluid continue drukke vierstrooks snelweg met ter plaatse aan weerszijden rotondes en ventwegen, wat een significante aantasting van de habitat van het dier tot gevolg heeft. In deze bent U in Uw zorgplicht tekortgeschoten. Daarnaast is de habitat van een aantal beschermde diersoorten in dit gebied niet mitigeerbaan Dit alles is onvoldoende aan de orde gekomen danwel niet voldoende onderzocht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt

in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00968-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05255

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Teneinde inzicht te verkrijgen in de gevolgen en de mogelijk oplossingen, zijn ter hoogte van□Hoensbroek twee alternatieven ontwikkeld, een MMA-mens en een MM A-natuur, zonder vooraf□de vraag te stellen of een tweede doorsnijding noodzakelijk zou zijn. Hierdoor is het beeld□gecreëerd dat sprake zou zijn van twee gelijkwaardige alternatieven terwijl dat niet zo is. Uit de□MER-tracé nota blijkt (tabel 4.1, pag 46) immers dat beide alternatieven identiek scoren met□uitzondering van natuur en landschap. Er is sprake van een aanhoudende ecologische□barrière werk i n g. Het enige onderscheid tussen beide varianten is de impact op natuur en□landschap. Bij de beoordeling van de vraag of tracé 1.2 (MMA-mens) een gelijkwaardig alternatief□is, had de vraag beantwoord moeten worden waarom de eerste doorsnijding van het meest□conflictrijke gebied van de gehele Buitenring niet gebruikt kan worden voor de beoogde doelen,□Met andere woorden: Welk dwingend maatschappelijk belang noopt tot het zoeken van een□alternatief?
Antwoord:	In het MER fase 1 zijn op basis van een ruimtelijke analyse relatief conflictarme corridors bepaald waarbinnen de BPL aangelegd zou kunnen worden. Op basis van de effectbeoordelingen in het MER fase 1 is ter plaatse van Hoensbroek geconcludeerd dat een tracé van de BPL langs Vaesrade een kansrijk alternatief vormt voor het tracé over de Randweg (zie paragraaf 7.3.3 van het MER fase 1). Om deze reden zijn beide mogelijkheden opgenomen in de corridor voor de BPL die is opgenomen in het POL 2001 en POL 2006.□□Tabel 4.1 uit deel A1 van het MER fase 2 toont de effectbeoordeling voor de noordelijke alternatieven voor de BPL. Deze beoordeling beslaat de BPL vanaf de aansluiting Nuth tot de aansluiting van de N299 op de Torenstraat. Binnen deze effectbeoordeling vallen lokale verschillen tussen de alternatieven weg in het grotere geheel. Om deze reden zijn in paragraaf 5.2 van deel A1 van het MER fase 2 lokale beschouwingen opgenomen, waarin ingezoomd wordt op verschillende onderdelen van het tracé. Uit paragraaf 5.2.1 (lokale beschouwing Hoensbroek) blijkt dat er niet alleen een verschil is tussen beide varianten ten aanzien van de effecten op natuur en landschap, maar ook ten aanzien van ruimtelijke ordening en woon- en leefmilieu (zie tabel 5.2 uit deel A1 van het MER fase 2). Het tracé langs Vaesrade scoort beter ten aanzien van ruimtelijke ordening en woon- en leefmilieu, terwijl het tracé over de Randweg beter scoort ten aanzien van natuur en landschap.□□Overigens is in de TN/MER-UVS BPL geen onderscheid gemaakt tussen een MMA-mens en een MMA-natuur. In de toelichting op het Inpassingsplan is op bladzijde 52 abusievelijk aangegeven dat er in de TN/MER-UVS BPL voor gekozen is om een MMA vanuit twee verschillende visies op te stellen (Omgeving en Mens). In het MER is er echter één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voor dit deel van het tracé is er daarom geen eenduidige keuze te maken voor het MMA.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Indien daarbij nog in ogenschouw wordt genomen dat de regelgeving die op deze conflictrijke gebieden van toepassing is met zich brengt dat deze gebieden niet aangetast mogen worden tenzij er sprake is van een dringend maatschappelijk belang, dan blijkt aanstonds de spagaat waarin men zich gemanoeuvreerd heeft door te kiezen voor het MMA-mens. Een dwingend maatschappelijk belang deze gebieden te doorkruisen is er namelijk niet omdat er een volwaardig alternatief is dat de doelstellingen net zo goed behaalt als het gewraakte alternatief, namelijk het MMA-natuur. Wat derhalve feitelijk is gebeurd, is het voorleggen van een keuze die geen keuze is.
Antwoord:	In de TN/MER-UVS BPL geen onderscheid gemaakt tussen een MMA-mens en een MMA-natuur. In de toelichting op het Inpassingsplan is op bladzijde 52 abusievelijk aangegeven dat er in de TN/MER-UVS BPL voor gekozen is om een MMA vanuit twee verschillende visies op te stellen (Omgeving en Mens). In het MER is er echter één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voor dit deel van het tracé is er daarom geen eenduidige keuze te maken voor het MMA.Ten aanzien van de beschermde natuurgebieden die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS), is in bijlage 8 deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL een alternatievenafweging opgenomen. Deze alternatievenafweging dient ter onderbouwing van het 'nee, tenzij' principe dat geldt voor ingrepen die de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aantasten. In de alternatievenafweging wordt het volgende geconcludeerd: Informatie over de EHS is door de bestuurders expliciet en navolgbaar meegenomen. De informatie is opgenomen in het 1e en 2e fase MER en de twee aanvullingen op het MER;De EHS is zoveel als mogelijk ontzien door de EHS gebieden mee te nemen als hoog gewaardeerde gebieden/conflictzones en bij diverse ontwerpoptimalisaties/locale bestuurlijke keuzes.Er is gezocht naar alternatieve oplossingen om het probleem op te lossen, maar het volledig ontzien van de EHS is in geen van de alternatieven mogelijk gebleken.Bij de afweging van de alternatieven op basis van informatie uit de 2e fase MER hebben bestuurders voor het noordelijke deel van de BPL niet gekozen voor het meest gunstige alternatief uit oogpunt van de EHS. Hier was sprake van tegenstrijdige belangen (o.a. natuur). De bestuurders hebben deze keuze gemotiveerd en vastgelegd.Aantasting van de EHS in het voorkeursalternatief is zorgvuldig gemitigeerd. De maatregelen zijn in een mitigatievoorstel opgenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voorts wijs ik U erop dat in zijn algemeenheid de indeling in een MMA-Mens en een MMANatuur geen juridische grondslag kent. De Wet spreekt slechts van een MMA. Er lijkt met het inpassingsplan sprake te zijn van een gelegenheidsargumentatie bedoeld om bestuurlijke ruimte te creëren om onder de zorgplicht van de natuurbescherming- en andere wetten uit te komen. Immers, bestuurders kiezen dan uit de zogenaamd gelijkwaardige alternatieven voor bijvoorbeeld de MMA-Mens, waarmee er automatisch bestuurlijk draagvlak zou ontstaan om de weg in te slaan van aantasting van natuurwaarden. Maar hiermee wordt voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van de natuur, de rijksmonumenten en van archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient in het begin van het afwegingsproces voorafgaand aan de corridorbepaling ertoe te leiden, dat de zones die een hoge mate van wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat worden ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking kunnen komen voor aanleg van de Buitenring. In het inpassingsplan worden zware miligatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is. In het inpassingsplan heeft U dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Voorts heeft U hiermee de rechtszekerheid van cliënten aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden en archeologie.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In aanvulling daarop geldt het volgende. In de toelichting op het Inpassingsplan is op bladzijde 52 abusievelijk aangegeven dat er in de TN/MER-UVS BPL voor gekozen is om een MMA vanuit twee verschillende visies op te stellen (Omgeving en Mens). In de TN/MER-UVS BPL is deze indeling niet gehanteerd. In het MER is er één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voor dit deel van het tracé is er daarom geen eenduidige keuze te maken voor het MMA. Beschermde waarden natuur, rijksmonumenten en archeologie Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Ook de beschermde waarden voor wat

betreft natuur, rijksmonumenten en archeologie zijn meegenomen in deze studies. De beschermde status van beschermde natuur, rijksmonumenten en archeologie wordt op verschillende manieren geborgd in dit project: Natuur: In het MER fase 2 (inclusief aanvullingen) zijn de effecten op beschermde natuurgebieden en soorten bepaald. Deze effecten zijn meegenomen in de belangenafweging bij het besluit over een voorkeurstracé. Specifiek voor de europees beschermde Natura2000 gebieden Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Teverenerheide zijn Passende Beoordelingen opgesteld om te bepalen of er significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden optreden. Ten aanzien van de beschermde natuurgebieden die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur (EHS), is in bijlage 8 deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL een alternatievenafweging opgenomen. Deze alternatievenafweging dient ter onderbouwing van het 'nee, tenzij' principe dat geldt voor ingrepen die de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aantasten.

Rijksmonumenten: In het MER fase 2 (inclusief aanvullingen) zijn de effecten op rijksmonumenten bepaald. Deze effecten zijn meegenomen in de belangenafweging bij het besluit over een voorkeurstracé. Daarnaast is het ontwerp van de BPL dusdanig vormgegeven dat de rijksmonumenten waar mogelijk worden ontzien. Archeologie: In het MER fase 2 (inclusief aanvullingen) zijn de effecten op (middel)hoge archeologische (verwachtings)waarden bepaald. Deze effecten zijn meegenomen in de belangenafweging bij het besluit over een voorkeurstracé. Daarnaast is sinds het uitkomen van het MER fase 2 en de eerste aanvulling daarop, het archeologisch vooronderzoek in het kader van het Inpassingsplan gestart. De definitief vastgestelde waarden zijn in het Inpassingsplan geborgd. In het Inpassingsplan wordt voor het hele tracé een aanlegvergunningenstelsel opgenomen zodat (potentiële) archeologische waarden ook bij toekomstige stappen in de realisatie worden beschermd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00968-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05282

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast wijs ik U erop dat de toename van verkeersbewegingen in de naburig aan te leggen rotondes en Buitenring, die tot op twee meter van het perceel van cliënten (EHS-gebied) wordt aangelegd, leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor de gezondheid van mijn cliënten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook dient erop gewezen te worden dat het inpassingsplan niet volledig is. Belangrijke onderzoeken/plannen ontbreken. Dit is buitengewoon onzorgvuldig omdat cliënten derhalve de mogelijkheid wordt ontnomen om terzake de ontbrekende stukken hun zienswijze kenbaar te maken. Ik neem aan dat mijn cliënten op de nog aan te leveren plannen terug kunnen komen via een zienswijze, zodra ze zijn gepubliceerd. Ik behoud mij in ieder geval het recht voor om dat te doen, of U het toestaat of niet.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In verband met de rechtszekerheid dient het aanpassingsplan voldoende concreet te zijn. Ik constateer dat het dat niet is omdat het plan niet inzichtelijk is ten aanzien van de compensatiemaatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, waardoor cliënten onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur. Bovendien heeft dat tot gevolg dat niet inzichtelijk is gemaakt hoe de wijze van aanleg zal zijn en hoe de aanbesteding en de uitvoering zal worden vormgegeven. Restrictieve beleidskaders ontbreken in deze.
Antwoord:	Het Inpassingsplan legt de ruimtelijke reservering vast waarbinnen de realisatie van de Buitenring zal geschieden. Dit is gebeurd door middel van het opnemen van de Bestemming "Verkeer". In de planregels is - in de bestemmingsomschrijving - concreet vermeld wat is toegestaan op deze gronden, zoals bijvoorbeeld realisatie van kunstwerken. Tevens zijn de bestemmingen "Natuur" en "Agrarisch met Waarden" opgenomen. Binnen deze bestemmingen kan de compensatie en mitigatie plaatsvinden. De wijze van aanleg en de vorm van aanbesteding, zijn geen onderdelen die behoren tot een Inpassingsplan. Hiertoe geldt een separaat te volgen aanbestedingstraject. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Omdat niet duidelijk is hoe de aanleg zal worden vormgegeven, dient te worden opgemerkt dat bij het verlenen van de vergunningen, bij de fasering en bij de planning rekening zal moeten worden gehouden met belangrijke aspecten van de Flora- en Faunawet, te weten de paartijd zoogperiodes en de Wet op de geluidshinder, waarbij tijdens de aanleg de geluidsnormen niet overschreden mogen worden noch mag er dag en nacht worden doorgewerkt of sprake zijn van lichthinder
Antwoord:	De werkzaamheden worden uitgevoerd conform het opgestelde ecologische draaiboek dat onderdeel uitmaakt van Deelrapport 8A Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL en conform de gestelde randvoorwaarden in de ontheffingsaanvraag Flora en Faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bij de planning dient eveneens rekening te worden gehouden met de jaarcyclus van de grondwaterstand en met de mogelijke hydrologische gevolgen tijdens en na de aanleg. Dit klemt temeer daar er in Jeugmbbe sprake is van een hellingbos met tevens hoogteverschillen ten opzichte van het tracé 1.2, waardoor er tn de boshellingen sprake is van een precair hydrologisch evenwicht. Tot slot brengt een gedegen planning met zich dat de aanleg in de conflictrijke zones een gedetailleerde en zorgvuldige voorbereiding noodzakelijk is. De restrictieve beleidskaders ontbreken hiervoor.
Antwoord:	Ten behoeve van de BPL is een geotechnisch en geohydrologisch onderzoek uitgevoerd en een afwateringsplan opgesteld. Hierin is specifiek ingegaan op de effecten van de BPL op de (grond)waterhuishouding. Ter hoogte van de Jeugrubbe wordt de BPL verhoogd uitgevoerd, waarbij het grondwater niet wordt aangesneden. Wij zijn het met u eens dat ook bij aanleg rekening moet worden gehouden met beïnvloeding van de grondwaterhuishouding. Ten behoeve van het ontwerp van de kunstwerken wordt een geotechnisch onderzoek uitgevoerd waarin specifiek wordt ingegaan op zettingen en eventuele bemalingen e.d. De effecten van de BPL tijdens de aanleg worden getoetst in het vergunningentraject. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Indien dan gekeken wordt naar de wijze waarop de verantwoordelijkheid voorde planning is geregeld, dan valt op dat deze verantwoordelijkheid aan derden (aannemers en onderaannemers) wordt toegewezen. Naar de stellige mening van cliënten is de Provincie Limburg verantwoordelijk voor het gehele project tot en met het onderhoud en de evaluatie. De verantwoodelijkheid rust derhalve bij de verkeerde instantie. Dat de Provincie voor het hele project verantwoordelijk is, brengt met zich dat er een voldoende onderbouwd plannings- en toezichtsregime geregeld moet worden, met één aanspreekpunt voor de hele coördinatie, afstemming en bijstelling van de planning en uitvoering bij te verwachten onzekerheden en calamiteiten.
Antwoord:	De provincie neemt kennis van uw standpunt. Voor zover u vreest dat de tijdige openstelling van de BPL in het geding is, geldt dat wij onze planning nog steeds hebben gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015. Wij zijn ervan overtuigd dat we die planning gaan halen.

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tot slot merk ik nog op dat de dwingende noodzak van de Buitenring als geheel niet is aangetoond. De effecten zijn ronduit marginaal te noemen. Gelet op het feit dat de "woning van mijn cliënten aanzienlijk in waarde zal dalen, worden cliënten onevenredig benadeeld ten opzichte van het algemeen belang. Hiermee is het inpassingsplan in strijd met het evenredigheidsbeginsel en is bovendien niet gebleken van een redelijke belangenafweging.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven

en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00968-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05335**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Om redenen als hiervoor vermeld, zijn cliënten dan ook van mening dat het voorkeurstracé ter hoogte van Hoensbroek slechts kan worden aangelegd via de bestaande Randweg omdat niet is komen vast te staan dat er een dwingend maatschappelijk belang is de conflictrijke zone voor een tweede keer te doorsnijden terwijl er een volwaardig alternatief voorhanden is dat aan alle doelstellingen tegemoet komt.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00969-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05220

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De nut en noodzaak van de Ruitenring is niet aangetoond. Immers de plannen voor de Buitenring dateren van ruim voor de vaststelling van de bevolkingskrimp in Parkstad Deze beeft inmiddels een zodanige omvang bereikt dat er meer gesloopt moet gaan worden dan dat er teruggebouwd mag wordea Krimp wordt veroorzaakt doordat er minder jongeren dan ouderen zijn en sterfte hoger dan geboorte. Ouderen stoppen (gedwongen) met autorijden. Jongeren kunnen niet meer dan 1 auto tegelijk rijden. Krimp betekent derhalve logischerwijs afname van het aantal voertuigen en voertuigbewegingen. Dit is in tegenstelling mei de aannames die gedaan zijn voor de Buitenring, welke uitgaan van groei van voertuigbewegingen. Gerelateerd aan de gevolgen, betekent dit dat cliënten gedupeerd worden door een besluit, waarvan de onderbouwing niet klopt.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00969-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het ontwerp is gebaseerd op niet volledige onderzoeken. Daarom is de motivering van bet□besluit ook onvolledig- Zo is de stikstofdepositie t.g.v. het tracé nog niet berekend en is ook de berekening van de luchtkwaliteit geschied op basis van verouderde gegevens.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00969-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bij doorgaan van het tracé als gepland, kan nimmer worden voldaan aan het besluit externe□veiligheid ta.v. cliënten. Want dan loopt een tracé» waarover gevaarlijke stoffen worden□vervoerd, dwars door een dichtbebouwde woonwijk.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00969-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënten kunnen zich niet verenigen met de in de toelichting behorend bij het ontwerpinpassingsplan aangegeven motivering, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wensen te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënten zijn van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenruig de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënten krijgen sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt Bovendien hebben GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00969-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, terwijl volstaan had kunnen worden met een 2 keer l- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00969-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baur P., Brunssummerweg 42 6373EX te Landgraaf Sijstermans , Pleistraat 50 6373HK te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënten leiden tot een enorme toename van vereersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, terwijl volstaan had kunnen worden met een 2 keer l- rijstrook. Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracc sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leeflimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buiteming onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tijdstip presentatie plannen Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak bij een aantal Maatschappelijke Organisaties, een groot aantal gemeenten en een, alsmaar toenemend, aantal omwonenden dan wel andere burgers.
Antwoord:	Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Wij zijn van mening dat er voor realisatie van de Buitenring voldoende draagvlak aanwezig is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard (onsamenhangend, incompleet, inconsistent en zelfs misleidend) dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was ook deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, nog niet bekend was en/of een oplossing nog niet duidelijk was.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is om die reden onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich op basis van deze niet complete documenten, met daarop een gebrekkige voorlichting door uw ambtenaren, in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het, tijdens de voorlichting van uw Provincie aan de raadsleden van Nuth (7 september 2009), door meerdere raadsleden gedane verzoek het PIP niet in, dan wel kort vóór, de zomervakantie te presenteren. Dit verzoek werd later schriftelijk herhaald via een door burgemeester Vos van de gemeente Nuth aan uw College gerichte brief. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houdt daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ons trouwens af, waarom nu in een keer die haast? Uw College heeft de planning van de presentatie van het PIP meermaals (buiten de schuld van belanghebbenden/burgers) uitgesteld. Waarom had de presentatie van het PIP ook nu niet uitgesteld kunnen worden tot het moment dat ook de ontbrekende onderzoeken/rapporten/ontwerpen enz. gereed zouden zijn? Wij kunnen ons daarom helaas niet aan de indruk onttrekken dat uw keuze voor de periode van het zomerreces een bewuste, strategische keuze is om belanghebbenden alvast op een 1-0 achterstand te zetten. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concluderen wij dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht,

externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00970-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05244

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Overheidsbeleid door jaren heen biedt weinig rechtszekerheid Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig. De gemeente Brunssum bracht daarop in 1999 het "Bestemmingsplan Amstenraderveld" in procedure. Voor dit bestemmingsplan werd een zgn. "beeldkwaliteitplan" opgesteld. Het moest een prachtige in het groen gelegen wijk worden, die de overgang ging vormen tussen enerzijds een dichtbevolkte woxwrwijk en anderzijds het landelijke gebied richting het landgoed (Beschermd Dorpsgezicht) Amstenrade. Ook de bewoners van de Oudestraat (Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade) meenden rechtszekerheid te kunnen ontlenen aan het besluit van uw College de S22 definitief niet aan te leggen. De bewoners investeerden substantiële bedragen, in respectievelijk het renoveren van een op dat moment ernstig in verval zijnd rijksmonument, respectievelijk in het restaureren en/of verbouwen van andere panden (o.a. twee gemeentelijke monumenten). Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen ontlenen aan door uw College genomen besluiten.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Overigens merken wij op dat ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade in het Inpassingsplan passende beschermende bepalingen zullen worden opgenomen. Voorstel: de zienswijze gedeeltelijk gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Wij stellen vast dat de woonwijken langs het geplande tracé na het afblazen van de plannen voor de S22 in aantal en omvang alleen maar zijn toegenomen. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten opzichte van de situatie bij de S22 hebben zich de laatste jaren enkele belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. De vergrijzing in Parkstad blijkt volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is af gerealiseerd met de aanleg van de B56. Via de afslag aan de A2 bij Bom over de B56 en vervolgens over de N274 is Brunssum prima (zelfs kortste en snelste route) bereikbaar voor alle verkeer van en naar Noord Limburg. Uw besluit, ondanks de hiervoor geschetste ontwikkelingen, toch voorbij te gaan aan de voor de S22 gevoerde argumentatie is in strijd met het beginsel van rechtszekerheid.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bestuurlijke voorkeursvariant De bestuurlijke voorkeursvariant wordt door uw College ten onrechte als referentiekader gebruikt. Dit omdat het bevoegde gezag nog geen besluit heeft genomen over haar voorkeursvariant De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé en/of gekozen variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken. Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alle genoemde verbeteringen, voortkomende uit de optimalisaties, dienen daardoor te worden getoetst aan de "referentiesituatie" dan wel aan de autonome ontwikkeling. Wat uw College nu doet, is de situatie op zijn kop. Kies een slechte variant, op vele onderdelen slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties door en noem het vervolgens "verbeteringen". Dit terwijl er in relatie tot de werkelijke referentiesituatie op vele gebieden sprake is van een verslechtering. De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken. Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de verschillende alternatieven voor de BPL zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	Ten aanzien van het MMA heeft de provincie in het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL gemotiveerd waarom er op onderdelen wordt afgeweken van het MMA (Natuur). Bij het bepalen van het voorkeurstracé neemt de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak mee. Voor Hoensbroek geldt dat het tracé over de Randweg grote nadelige gevolgen heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden. Om deze reden is gekozen voor het tracé langs Vaesrade. Bij Brunssum is het noordelijke tracé opgenomen in het Inpassingsplan op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé) en de als gevolg daarvan verbetering voor verkeer, leefbaarheid, ruimtelijke structuur, economische structuurversterking en toerisme. Daarnaast ontbreekt bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijke tracé bij de gemeente Brunssum, regio Parkstad en waterschap Roer en Overmaas. Daarnaast draagt het noordelijke tracé het meeste bij aan de gewenste ringstructuur. Voor Kerkrade geldt dat het MMA-tracé is opgenomen in het Inpassingsplan. Wel is een belangrijk onderdeel van het MMA een dalbrug in het Vauputsdal (variant "Inpassing doorgetrokken Dentgenbachweg"). Deze dalbrug is niet in het bestuurlijk voorkeurstracé en het Inpassingsplan opgenomen om kosten te besparen. Wel is het ontwerp in het Inpassingsplan dusdanig aangepast dat de BPL het dal ongeveer 5 meter lager kan kruisen, wat de invloed van de BPL op dit dal beperkt (zie paragraaf 4.2.11 van de 2e Aanvulling MER). Op grond van het bovenstaande is de provincie van mening dat zij gemotiveerd heeft waarom in het Inpassingsplan op onderdelen afgeweken wordt van het MMA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uw College is van mening dat een (eind)advies van de commissie MER in deze fase alleen maar vertragend kan werken en geen meerwaarde heeft voor de objectiviteit van uw besluitvorming. In de gepresenteerde documenten geeft uw College een reactie op alle door de commissie MER gegeven adviezen, dan wel gemaakte opmerkingen. Uw College vindt het in deze fase kennelijk niet nodig uw reacties en/of opmerkingen door de commissie MER te laten toetsen. Dit zou uw College in feite alleen al moeten doen om te bezien of uw College de adviezen en/of opmerkingen van de commissie MER juist heeft geïnterpreteerd.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zetf vaststelt zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt.
Antwoord:	Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05360**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uw College is zetfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Een ADC-toets is dus niet nodig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij zijn overigens van mening dat voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur (BPL). Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Ijzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" noemt uw College "het geven van een economische impuls* en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze punten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgeschoten. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemeen belang van de aanleg van de BPL aangetoond; Het is daarom onredelijk van ons als bewoners van de Oudestraat te verlangen dat wij ons eigen belang daarvoor opzij zetten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. Dit terwijl er alleen al voor Brunssum, bij een verbetering van de bereikbaarheid van de oostflank, 4.000 nieuwe banen in het vooruitzicht werden gesteld. Ook de opbloei van Kerkrade, met "hightech" centra van internationale allure, blijkt slechts een banenwinst van 1 a 2% te genereren. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) zelfs nihil te zijn.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij concluderen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: - Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? - Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-

waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) Bij eerdere door ons ingediende zienswijzen hebben wij er bij uw College op aangedrongen een MKBA te laten uitvoeren zoals ook bij de plannen van de Ijzeren Rijn geschiedde. Daarmee zou kunnen worden vastgesteld/berekend in hoeverre de investering voor de aanleg van de BPL "maatschappelijk rendement" zou opleveren. Als een donderslag bij heldere hemel presenteerde uw College alsnog (gelijktijdig met het PIP) de resultaten van een door bureau Ecorys uitgevoerde MKBA. Naar onze mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. O.a. omdat het bureau niet onderzocht of de gestelde doelen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Wij noemen er een aantal:□• Kosten voor de noodzakelijke verbreding (bij aanleg BPL) van de N276 (Doenrade - □ Brunssum) tot twee maal twee rijstroken;□• Kosten voor de verbreding, eveneens naar twee maal twee rijstroken, van de N274 en de□kosten van de verbreding van beide rotondes in deze N274 bij Schinvetó;□• Kosten voor een snelle afwikkeling van het verkeer van en naar de BPL. Op diverse□locaties (o.a. kruispunt Akerstraat/Patersweg Hoensbroek. kruispunt□Allee/Hagedorenweg en kruising Hoofdstraat/Hommerterallee beide te Amstenrade enz.)□zijn extra verkeersvoorzieningen (rotondes, verkeerslichten, parallelwegen enz.)□noodzakelijk;□• Kosten voor natuur en eventueel natuurcompensatie;□• Kosten tijdens de aanlegfase (tijdelijke verkeersvoorzieningen, herstel wegdek,□reis tijd verliezen als gevolg van omrijden, enz.);□• Kosten van Planschade (niet gering);□• Kosten aantasting landschap;□• Waardedaling woningen omwonenden.□□Alle hiervoor opgesomde (directe en indirecte) uitgaven zijn noodzakelijk bij het effectueren□van de plannen van de BPL. Ware deze uitgaven wel doorgerekend in de MKBA, dan zou de□"maatschappefijke opbrengst" van € 43 miljoen meer dan waarschijnlijk nihil, dan wel□negatief zijn.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.□□De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, noodzakelijke aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Overigens hebben wij niet kunnen vaststellen of de kosten van de aanleg van de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth in de uitgaven zijn meegenomen. Gebleken is, dat de reistijdwinst wel al in de baten is meegenomen.
Antwoord:	In de MKBA voor de Buitenring zijn zowel de kosten als de effecten van de aansluiting Nuth opgenomen. Idem geldt voor de B258n.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij die□andere varianten. Het meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome□ontwikkeling is niet gemaakt Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die□wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe□arbeidsplaatsen zal opleveren.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS gaat inderdaad niet in detail op andere alternatieven of varianten in. Wel is in het rapport globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□In het rapport is globaal gekeken naar versoberde varianten van de Buitenring. De provincie is van mening dat met het huidige ontwerp van de Buitenring (2x2-rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/uur, ongelijkvloerse aansluitingen) de doelen van de Buitenring het best kunnen worden gerealiseerd. Uit het rapport van ECORYS blijkt dat een versoberd van de Buitenring (gedeeltelijk 2x1-rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en rotondes op de sommige aansluitingen) ertoe zal leiden dat de Buitenring minder aantrekkelijk wordt voor het verkeer. De reistijden zullen immers minder verkort worden in vergelijking met het ontwerp van het geoptimaliseerde voorkeurstracé voor de Buitenring dat is gepresenteerd in het Inpassingsplan. Dit zal ook zijn weerslag hebben op de doelen die met de Buitenring worden nagestreefd. In het rapport wordt gesteld dat een versoberd voorkeurstracé naar verwachting op alle doelstellingen minder scoort dan het geoptimaliseerde voorkeurstracé voor de Buitenring. Dit geldt in het bijzonder voor de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Versobering van het ontwerp is gelet op de doelstellingen van de Buitenring niet wenselijk. Een globale berekening laat tevens zien dat een versoberd ontwerp van de Buitenring naar verwachting zal resulteren in een negatief saldo van kosten en baten□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ons is gebleken dat de Ladder van Verdaas (rapport Ecorys) en uw eigen beleid betreffende de 3 B`s uit uw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PWP) volstrekt onjuist zijn toegepast. Door de onderzoekers is in de MKBA alleen gekeken of één enkele mogelijkheid, een gelijk "oplossend vermogen" heeft als de aanleg van de BPL. Beide "uitgangspunten" hebben tot doel enkel tot de aanleg van nieuwe infrastructuur over te gaan wanneer geen "andere mogelijkheden" effect hebben. Bij die "andere mogelijkheden" is het natuurlijk ook goed mogelijk dat een "combinatie van mogelijkheden" wel tot een oplossing van de geschetste problemen kan leiden. Wij denken hierbij aan een combinatie van "mobiliteitsmanagement", zoals het beter benutten van wegen, verbeteren van openbaar vervoer, het op onderdelen verbreden van wegen, het aanbrengen van werken die de verkeersdoorstroming bevorderen, enz.
Antwoord:	In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het op een onjuiste wijze toepassen van de ladder van Verdaas i.c. het niet onderzoeken of een combinatie van mogelijkheden wel tot een oplossing van de problemen leidt is in strijd met het beginsel van Zorgvuldigheid.
Antwoord:	In de tweede aanvulling MER behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is aangegeven dat alvorens te investeren in een omvangrijk project als de Buitenring het wenselijk is om eerst te bepalen of de geschetste problemen niet op een andere en / of minder ingrijpende manier kunnen worden opgelost. Ecorys heeft in haar rapportage aan de hand van de “Ladder van Verdaas” getoetst of de doelen van de BPL via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd. Door reclamant wordt niet aangegeven waarom de Ladder van Verdaas onjuist is toegepast. In het rapport van Ecorys wordt de Ladder van Verdaas toegelicht en getoetst. Door waar redelijkerwijs mogelijk in het ontwerp van de BPL gebruik te maken van de bestaande infrastructuur, wordt ook aangesloten bij het gedachtegoed van de Ladder van Verdaas om de meest zware maatregel, de aanleg van nieuwe infrastructuur, te beperken. Hiermee is dus wel degelijk gekeken naar een combinatie van mogelijkheden. Van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is derhalve geen sprake. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL. Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt.
Antwoord:	Op grond van de Wet geluidhinder behoeft het akoestisch onderzoek zich in beginsel alleen uit te strekken over het gebied dat wordt bestreken door de wettelijke geluidszone van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het geluidsniveau voor onze woningen in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 dB. Hierbij is wel al vast ingecalculeerd dat met de toepassing van geluidsreducerend asfalt een geluidsreductie van 2 dB verkregen kan worden. Dit is overigens een aanname en waarop deze is gebaseerd, is voor ons niet te achterhalen.
Antwoord:	Het geluidsreducerend effect van het wegdek is overeenkomstig wet- en regelgeving bepaald. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat dit geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 dB ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
Antwoord:	Bij de inpassing van het BPL is de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. In het akoestisch onderzoek zijn enkele geluidreducerende maatregelen onderzocht en waar deze maatregelen doelmatig zijn ook opgenomen in het BPL en in het besluit tot vaststelling van hogere waarden. De resulterende geluidswaarden van het BPL zullen vervolgens gerespecteerd worden. Er zal dan voldaan moeten worden aan deze geluidswaarden. Zoals het akoestisch onderzoek aangeeft zijn deze geluidswaarden het doelmatigst te behalen door het toepassen van de beschreven maatregelen, zoals het geluidsreducerende asfalt.□□De geluidsreductie vanwege een stiller wegdektype is afhankelijk van de slijtage. In het geval dat de geluidsreductie 2 dB onder de genormeerde geluidsreductie van het betreffende wegdektype komt dient er onderhoud aan het wegdek te worden uitgevoerd. Na onderhoud wordt nagegaan of genormeerde geluidsreductie wordt gehaald. Mocht blijken dat er sprake is van een te geringe geluidsreductie, dan dient het wegdek te worden vervangen in het kader van het groot onderhoud. De geluidsafname door slijtage van het wegdek wordt hierdoor teniet gedaan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de voor ons niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 (nummer 200806952-1-R1) in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat uit metingen in onze regio zou zijn gebleken dat er regelmatig piekbelastingen qua geluid optreden van tenminste 99,9 dB. De Raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Het plan in deze regio nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten aan te leggen, waaronder gerekend de BPL, is dan ook volledig in strijd met de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State. Wij verzoeken uw College met de hiervoor toegelichte uitspraak van de Raad van State rekening te houden bij de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Onze wijkqebonden bezwaren tegen het Provinciaal Inpassingplan De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade (BDA), met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid, onze Bereikbaarheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Onze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen. In tegenstelling tot andere bewonersgroepen langs het tracé, hebben de bewoners van onze straat (Oudestraat) tot op de dag van vandaag nog geen enkel overleg met, dan wet informatie over uw plannen van uw College mogen ontvangen. Bij andere bewonersgroepen is deze informatie in persoonlijke gesprekken wel gegeven. Eén van onze bewoners mocht, via het raadplegen van één van uw tekeningen, vernemen dat hij bij het doorgaan van de plannen een substantieel deel van zijn voortuin moet afstaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het niet adequaat informeren van ons als bewoners van de Oudestraat, maar dit bijvoorbeeld wel te doen bij andere belanghebbenden, is niet alleen in strijd met het gelijkheidsbeginsel maar ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Alle belanghebbenden worden op dezelfde wijze bij de procedure betrokken. Van de terinzagelegging van de stukken is op algemene wijze kennis gegeven. Strijd met het gelijkheidbeginsel doet zich dan ook niet voor. Hierboven werd al uiteengezet dat de besluitvorming heeft plaatsgevonden met inachtneming van het zorgvudligheidsbeginsel.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De aanwijzing tot rijksmonument maakt dat het ""Beschermd Dorpsgezicht i.c. de Allee" een zogenaamd "conflictrijk gebied" is met een hoge mate van wettelijke bescherming. Juist van uw College mag worden verwacht dat u uw wettelijke zorgplicht tot het in stand houden van dit uitzonderlijke gebied waarmaakt. Wij als bewoners van dit gebied zijn gehouden aan strenge bouwvoorschriften bij renovaties, verbouwingen enz. Met de plannen van uw College in, dan wel direct aangrenzend, aan dit Beschermde Dorpsgezicht tast u, in het licht van deze beschermde status, de rechtszekerheid van ons als bewoners aan. Met de plannen in het PIP voldoet uw College niet, dan wel onvoldoende, aan de wettelijke zorgplicht tegenover het bij strenge wetgeving beschermde rijksmonument "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Uw College heeft het dwingende belang van de aanleg van de Buitennng op geen enkele wijze aangetoond.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Met de keuze voor een verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wetgever stelt uitdrukkelijk dat er een "dringend maatschappelijk belang" moet zijn om dit beschermde gebied te doorkruisen, dan wel te "beschadigen". Dit dwingend maatschappelijk belang heeft uw College op generlei wijze aangetoond. Ondanks het feit dat wetgever stelt dat het onderzoeken van alternatieven "voorliggend" is, heeft uw College nagelaten minder beschermde alternatieven te onderzoeken. Ook dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de gemeenteraad van de gemeente Schinnen is, naar aanleiding van het Ministeriële aanwijzingsbesluit, een "beschermend bestemmingsplan" vastgesteld. De regels, evenals de toelichting op het PIP, houden geen dan wel te weinig rekening met de bepalingen uit het Ministeriële aanwijzingsbesluit. Omdat het PIP voor een gedeelte het vigerende Bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het onzes inziens noodzakelijk om de regels betreffende het BDA uit het vigerende bestemmingsplan over te nemen. Dit doet recht aan het "Belvédère - gedachtegoed", namelijk dat de cultuurhistorische waarden richtinggevend moeten zijn.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gedeeltelijk gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het "Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade" ligt het kasteelpark. Dit circa 10 ha grootte wandelpark, dat een scala aan zeer oude, zeldzame bomen en planten bevat, ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer 250 meter van onze straat Het kasteelpark is in beheer bij de vereniging Natuurmonumenten en herbergt, door zijn rustige ligging en gevarieerde samenstelling van bomen en planten, een groot aantal bijzondere diersoorten, waarvan een aantal een beschermde status heeft. Tijdens wandelingen door het park signaleerden wij er regelmatig de groene, de bonte en de zwarte specht, diverse soorten uilen, marters, eekhoomtjes, klein wild, het vliegend hert en een groot aantal vleermuizen. Een aantal van deze diersoorten zijn wettelijk beschermd in het kader van de Flora en Faunawet. Aangezien alle bewoners van de Oudestraat een grote tuin hebben met een zogenaamde "bosbeplanting", vormen deze tuinen een "urtvlieg- dan wel foeragegebied" voor de hiervoor genoemde, deels beschermde, dieren. Door de aanleg van de BPL en de daarmee gepaard gaande toename van verkeersintensiteit en geluidsoverlast, zowel aan de voorzijde alsook aan de achterzijde van onze woningen, dreigt drt "urtvlieg- en foeragegebied" voor deze dieren te verdwijnen. Voorts lopen deze dieren een groot risico door voertuigen te worden overreden.
Antwoord:	Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, laat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodemgesteldheid gebied Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van het gebied Akerstraat Hoensbroek richting de Hoofdstraat te Amstenrade en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende: Ten gevolge van mijnschade (instorten mijngangen enz.) en de bodemgesteldheid (waterhuishouding) is de NAP hoogte van het kruispunt Allee / Hagendorenweg (nabij kasteel Amstenrade) door de jaren heen 9 meter `Verzakt" en lager komen te liggen dan de NAP hoogte bij de vroegere ingang van de staatsmijn Emma (thans ter hoogte van verzorgingscomplex Emmastaete) te Hoensbroek; De ondergrond van dit gebied bestaat afwisselend uit kleifagen en lagen met drijfzand Deze bodemgesteldheid versterkt nog eens de instabiliteit van deze omgeving; • De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te weten: de "Heerlerheide storing" en de "Feldbis". De "Heerterheide storing" is volgens onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien; Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de Allee en door de Hoofdstraat in Amstenrade voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen wordt gereden?
Antwoord:	Voor de BPL is een uitgebreid geohydrologisch onderzoek en afwateringsplan opgesteld. Bij de uitwerking van de wateraspecten van de Buitenring is als uitgangspunt genomen dat de Buitenring geen wateroverlast of - onderlast mag veroorzaken op andere tijden of plaatsen. Dit is gewaarborgd in de afwatering van de weg en het omliggende gebied (bestaande beken, droogdalen, etc.). Het onderzoek heeft zich niet gericht op bestaande gevallen van wateroverlast buiten de PIP-grens van de Buitenring. De realisatie van de Buitenring is er niet op gericht om gevallen van wateroverlast buiten de PIP-grens op te lossen. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven. Daarnaast zal geen water afkomstig van de weg naar de buffer worden afgevoerd. Het hemelwater afkomstig van de weg zal vertraagd ledigen op niet kwetsbaar oppervlaktewater of infiltreren in de ondergrond. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook de "waterhuishouding" in onze omgeving is zeer instabiel. Er is in onze straat nu al regelmatig sprake van wateroverlast Om de overlast te beperken tot alleen de Oudestraat en omgeving is enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Volgens de plannen van uw College is bij het kruispunt BPL/Allee een kelder met een grote waterpomp voorzien, die het hemelwater gaat wegpompen naar genoemde waterbuffer. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in de Oudestraat in aantal en in omvang toenemen, hetgeen wij ongewenst vinden.
Antwoord:	Bij de aansluiting Allee is inderdaad een pompkelder voorzien voor het verpompen van het afstromend wegwater. Echter in deze pompkelder is een berging voorzien die een zware regenbui kan opvangen die gemiddeld eens in de 250 jaar voorkomt. Deze berging is overeenkomstig met de eisen van rijkswaterstaat voor tunnelbakken en tunnelmonden. Daarnaast wordt het water hiervandaan niet verpompt naar de waterbuffer nabij de Oudestraat, maar naar de nieuw aan te leggen bergingssloten aan weerszijden van de BPL. Deze bergingssloten worden aangelegd met een bodemverbetering om de infiltratie in de ondergrond te bevorderen. Bovenstaande is beschreven in de waterparagraaf van het PIP en het afwateringsplan. Beide onderdelen zijn voorgelegd aan het waterschap Roer en Overmaas in het kader van de watertoets en akkoord bevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Bodemgesteldheid Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan hebben vele bodemonderzoeken plaatsgevonden om te beoordelen of de bodem geschikt is voor de aanleg van de BPL. De bodemonderzoeken tonen aan dat de bodemgesteldheid over het algemeen de toekomstige verkeersbestemming niet belemmert. Voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied daar waar bestemmingswijziging is voorzien. Aan de hand van het historisch onderzoek zijn onverdachte en verdachte locaties vastgesteld. Ter plaatse van de verdachte locaties is vervolgens een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van de bodemonderzoeken zijn, inclusief de bijbehorende bodemrapporten beschreven in het Bodemrapport. Voor de vaststelling van het Inpassingsplan (conform Handreiking Ruimtelijke ontwikkeling, Provincie Limburg 2008) dienen de volgende gegevens bekend te zijn: - De bodemkwaliteit. - De te nemen maatregelen om de bodem geschikt te maken voor de beoogde bestemming. - De kosten die de maatregelen met zich meebrengen, alsmede de kosten die zijn gemoeid met de afvoer van de (verontreinigde) grond die als gevolg van de inrichting van de locatie vrijkomt. - De gebruiksbeperkingen indien er sprake is van een restverontreiniging, dan wel functionele sanering. De navolgende onderzoeken zijn in het kader van het inpassingsplan voor de buitenring opgesteld: Historisch onderzoek, Rapport Bodem, Gebundelde locatieonderzoeken en Saneringsplannen. Derhalve is voldaan aan het wettelijk vereiste ten aanzien van de uit te voeren bodemonderzoeken. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van het Bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. Van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is derhalve geen sprake. Waterhuishouding Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat voor alle ruimtelijke plannen een Watertoets dient te worden doorlopen. Het doel van de Watertoets is om in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Er wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen. De Watertoets start bij de tracékeuze en -inrichting (MER), maakt deel uit van het inpassingsplan en eindigt na het civieltechnisch ontwerp van de weg met vergunningverlening en aanleg van de weg. De waterparagraaf voor het Inpassingsplan is onderdeel van de Watertoets, zie deelrapport 6A Waterparagraaf. In het kader van dit inpassingsplan is na het MER de Watertoets voortgezet. Daarnaast is voor de aansluiting op de A76 bij Nuth een MER uitgevoerd. Ook in dit kader is het aspect water aan de orde geweest. De waterhuishouding is uitgebreid omschreven in de Waterparagraaf van het inpassingsplan met de bijbehorende onderzoeken. De waterparagraaf voldoet aan de wettelijke vereisten. Van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is derhalve geen sprake. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van onze woningen wanneer met name de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Door de amputatie, de verbreding en de verhoging van de Allee naar 2 meter boven het maaiveld, worden het aanzicht en het uitzicht, evenals de authenticiteit van het BDA ernstig verstoord dan wel aangetast.
Antwoord:	Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Het gevolg van de gekozen oplossing is dat een beperkt aantal laanbomen zal moeten worden gerooid. In het kader van de herinrichting worden deze bomen vervangen. Het karakter van de laan blijft hiermee in stand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In tegenstelling tot wat de voorlichters van uw Provincie (heren Snijders en Steinbusch) tijdens de inloopdagen beweerden, zijn de eiken langs de Allee niet ziek. In opdracht van de gemeente Schinnen (beheerder sinds 2006) voerde een gerenommeerd boomverzorger voorjaar 2010 nog "onderhoudswerkzaamheden" (snoeien, opschonen enz.) aan deze bomen uit. Daarbij is niets van een ziekte van deze bomen gebleken. Een ander door ons geconsulteerd (Europees gecertificeerd) boomverzorger stelt eveneens dat deze eiken in een prima staat van gezondheid verkeren. Volgens deze zijn de eiken zelfs van een bijzonder, niet alledaags voorkomend, soort.
Antwoord:	Of de bomen ziek zijn of niet, is niet van doorslaggevend belang. De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, ontstaat er volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal "verkeersbewegingen" van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen. Mede als gevolg van het rooien van de bomenrij langs de Allee zal er een bovenmatige toename van geluidsoverlast, een toename van een concentratie stikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor ons Woon- en Leefmilieu evenals onze Gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05580**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het advies van één van uw ambtenaren (voorlichting raad Schinnen 17 mei 2010) na aanleg van de BPL op de Hoofdstraat te Amstenrade een 30 km zone in te voeren, kunnen wij helaas niet serieus nemen en druist regelrecht in tegen het beleid van uw College sluipverkeer proberen te voorkomen dan wel te verminderen.
Antwoord:	De N581 (Hoofdstraat) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verkeer door de Hoofdstraat te Amstenrade neemt eveneens toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) tot ruim 24.000 voertuigen per etmaal. De infrastructuur van deze straat is niet op deze verkeerstoename berekend (smalle weg, met smal in weg geïntrigeerd fietspad, parkeerstroken direct langs fietspad met beperkte parkeerduur waardoor veel parkeerbewegingen, enz.). Deze toename zal niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook op de kruispunten Allee / Hagendorenweg en Hoofdstraat / Hommerterallee tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars en het winkelende publiek. Door de verhoogde "verkeersintensiteit" op de Hoofdstraat met alle gevolgen van dien (moeilijk in- en uitrijden met parkeren, op grotere afstand parkeren, gevaarlijk straat oversteken enz.) zal de aantrekkelijkheid als winkelstraat snel afnemen. De gevolgen hiervan zullen straks terug te vinden zijn in winkelsluitingen en/of opheffingen van zaken. Daarmee zal de leefbaarheid in de kem Amstenrade verder afnemen.
Antwoord:	De door u geschetste toename van verkeer in de Hoofdstraat tot ruim 24.000 mvt/etmaal is niet correct. In de Hoofdstraat in Amstenrade is weliswaar sprake van een toename naar een verwachte toekomstige verkeersintensiteit van ca. 13.500 mvt/etmaal. Dit is een toename van ca. 19% ten opzichte van de toekomsituatie zonder Buitenring. De N581 (Hoofdstraat) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Daarmee zal de leefbaarheid in de kern Amstenrade verder afnemen. Dit is in strijd met het kleine kemenbeleid dat niet alleen uw College, maar ook de gemeentebesturen van die gemeenten, waarin zich één of meer kleine kernen bevinden, voorstaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In een vroeg stadium ontvingen wij de informatie dat in verband met de aanleg van de□"ova-tonde" op de Allee, de Oudestraat aan de zuidzijde wordt afgesloten. De Allee wordt□een oprit bestaande uit twee x twee rijstroken, die in een talud gaat oplopen naar een hoogte van 2 meter boven het maaiveld. Ondanks verwoede pogingen heeft ons niemand van uw voorlichters kunnen aangeven hoe de Oudestraat na, evenals tijdens de uitvoering van uw plannen, met voertuigen bereikbaar wordt/blijft. Concreet: Hoe komen de vuilniswagen en de trailer met oplegger, die wekelijks houtsnippers komt laden bij het bedrijfspand Oudestraat 4, onze straat in en uit? Hoe kunnen deze zware voertuigen straks keren in onze straat?
Antwoord:	Uitgangspunt in het ontwerp is dat de percelen aan de Oudestraat bereikbaar blijven via de noordelijke toegang vanaf de Allee. Deze toegang zal dan ook gebruikt dienen te worden om de Oudestraat te verlaten, aangezien de noordelijke toegang zal worden afgesloten in verband met de inpassing van de Buitenring. □□Of, en zo ja hoe een keermogelijkheid in de Oudestrat voor grote voertuigen zal worden ingepast, zal bij de nadere uitwerking van het wegontwerp worden meegenomen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hoe komen de bewoners van onze straat, inclusief een viertal schoolgaande kinderen, veilig per fiets in Hoensbroek en/of bij de basisschool in Amstenrade?
Antwoord:	De fietsontsluiting van de Oudestraat zal gehandhaafd blijven, door de grens van de bestemming verkeer op te schuiven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit de antwoorden van uw voorlichters ts ons helaas gebleken dat uw College hier nog geen enkele oplossing voor in gedachten heeft. Hoe kunnen wij op dit moment, rekeninghoudende met deze ernstige incompleetheid van uw documenten, een adequate zienswijze indienen ten aanzien van de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen uit onze straat? Ditzelfde geldt voor een zienswijze omtrent een veilige bereikbaarheid van onze straat met voertuigen. Ook hier is sprake van het niet voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Bereikbaarheid van de verschillende delen van Parkstad is een onderdeel van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de effecten van BPL op verkeersveiligheid, leefbaarheid, omgeving, milieu, economie en veel andere belangen. Afweging van de verschillende belangen heeft geleid tot het nu ter inzage liggende plan. De Buitenring verbetert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Parkstad Limburg. De verbinding zorgt ervoor dat in de woonkernen doorgaand en sluipverkeer afneemt. Verschillende wegen in de bebouwde kom die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, worden beduidend rustiger. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00970-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05592

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verkeer van en naar de Burtenring wordt richting Amstenrade afgewikkeld over de Allee, die na aanleg van de BPL, uit twee x twee rijstroken zal bestaan. Het verkeer over de Allee verdubbelt tot 24.000 voertuigen per etmaal. Drt dreigt bij het kruispunt van de Allee met de Hagendorenweg en op de kruising Hoofdstraat / Hommerterallee uit te monden in een grote verkeerschaos met een ongewenste en niet verantwoorde toename van verkeersonveilige en/of gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers. Een oplossing hiervoor legt uw College bij het gemeentebestuur van Schinnen.
Antwoord:	De N581 (Allee) is een gemeentelijke weg. Verkeersschommelingen als gevolg van de BPL behoren tot het maatschappelijk risico van de gemeente. Eventuele maatregelen op deze weg om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan zijn daarom de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ook de provinciale weg N276 kan echter ontlastend werken voor de N581. Met name het doorgaand verkeer tussen Windraak en de Buitenring dient bij voorkeur via de N276 te rijden. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00970-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05594

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het gemeentebestuur van Schinnen is, bij het doorgaan van de huidige plannen, ook verantwoordelijk voor het op beide drukke kruispunten maken van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers i.c. de schoolgaande kinderen. De gemeente Schinnen en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast (op vele fronten) geconfronteerd.Daarnaast mag de gemeente Schinnen ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaandekinderen.
Antwoord:	De Hoofdstraat in Schinnen is op dit moment al een drukke straat, waarvan de verbetering van de verkeersveiligheid een permanent aandachtspunt is. Het komt ons voor dat bij het verbeteren van de verkeersveiligheid niet financiële motieven, maar het welzijn en de veiligheid van de inwoners (en anderen) voorop moet staan. Daar waar het onze verantwoordelijkheid betreft, zullen wij die nemen. Daar waar het uw verantwoordelijkheid betreft, verwachten wij dezelfde insteek.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinnen en de belangen van de omwonenden van het tracé utt de gemeente Schinnen bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Met de keuze voor het in procedure gebrachte "voorkeurstracé" ontziet uw College de bewoners van de wijk Mariagewanden te Hoensbroek/Heerlen ten koste van de bewoners van Vaesrade, door de Buttenring niet via de bestaande Randweg (N298) aan te leggen maar pal langs het dorp Vaesrade. Een duidelijke motivering hiervoor hebben wij nergens in de stukken kunnen terugvinden. Dit doet uw College ondanks de wetenschap dat nagenoeg alle woningen in de wijk Mariagewanden na de aanleg van de Randweg werden gebouwd. Daarmee kozen de bewoners van de wijk Mariagewanden er min of meer bewust voor om langs deze Randweg (N298) te wonen. Bij de, overigens niet gemotiveerde, keuze voor het tracé langs Vaesrade ontziet uw College desalniettemin de bewoners van deze wijk, ten nadele van de bewoners langs het tracé in Vaesrade. Het wel ontzien van de bewoners van de wijk Mariagewanden, maar dit niet te doen voor de bewoners van Vaesrade, de bewoners van de van Hovel tot Westerflierhof te Hoensbroek, de bewoners van de wijk Achter den Hof en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht, beide te Amstenrade, is in strijd met het gelijkheidsbeginsel
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Bij het opstellen van uw inpassingplan ontziet uw College bepaalde monumenten (o.a. de□hoeve bij kasteel Reymersbeek). Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade geniet eveneens de status van rijksmonument (zie ons betoog bij het onderwerp "status Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade*). Het kan niet zo zijn dat uw College bij het opstellen van uw plannen twee monumenten met een gelijke status op verschillende wijze meeweegt. Ook dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Het rijksmonument Reymersbeek wordt ontzien in het ontwerp voor de aansluiting Nuth. Met het voorliggende ontwerp voor de Buitenring en de aansluiting Allee wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. De gelijke status is op gelijke wijze meegewogen en derhalve niet in strijd met gelijkheidsbeginsel.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur;
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken;
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur omdat wij als bewoners van de Oudestraat onevenredig worden geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemeen belang;
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05612**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05617**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst" omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als lasten zijn meegenomen. Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst;
Antwoord:	De uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring zijn inderdaad relatief laag in vergelijking met infrastructuurprojecten die een groot capaciteitsknelpunt op het wegennet oplossen. De MKBA laat echter wel degelijk een, zij het bescheiden, positieve uitkomst zien. Vanuit maatschappelijk-economisch perspectief is sprake van een zinvolle investering. In de MKBA zijn alle benodigde investeringen voor de Buitenring opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Buitenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: □1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met□de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De enige reden waarom uw College dit niet wenst te doen is omdat de gemeente Schinnen heeft aangegeven niet in de meerkosten hiervan te willen participeren, aldus projectsecretaris Charles Claessen tijdens de voorlichtingsavond van uw ambtenaren aan dé raadsleden van de gemeente Schinnen (17 mei 2010);
Antwoord:	□ De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□ De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Buitenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: □□2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen□900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark* en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). □Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De niet geringe voordelen van onze oplossing:□Er wordt tegemoet gekomen aan de wens van het gemeentebestuur van Schinnen en de□inwoners van Amstenrade de "verkeersafwikkeling" rond Amstenrade zoveel als mogelijk□af te wikkelen via bestaande provinciale wegen (o.a. N276);
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). □Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De niet geringe voordelen van onze oplossing:□Het viaduct van de Allee over de Buitennng kan zeer "compact" worden aangelegd, met□naast beide rijbanen een fietspad. De veiligheid voor alle fietsers, inclusief onze□schoolgaande jeugd, is daarmee optimaal gewaarborgd;
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). □Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De niet geringe voordelen van onze oplossing:□De Allee hoeft niet te worden opgehoogd en niet te worden verbreed tot twee x twee rijstroken.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). □Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De bomenrij, onlosmakelijk deel uitmakend van het Beschermd Dorpsgezicht, kan bij onze alternatieve oplossing volledig worden gehandhaafd;
Antwoord:	Het gevolg van de gekozen oplossing is dat een beperkt aantal laanbomen zal moeten worden gerooid. In het kader van de herinrichting worden deze bomen vervangen. Het karakter van de laan blijft hiermee in stand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De niet geringe voordelen van onze oplossing: Het verkeer in deze nieuwe situatie neemt nauwelijks toe ten opzichte van het verkeer in de huidige situatie Dit heeft een minder nadelig effect op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit voor de bewoners van de wijk Achter den Hof (Amstenrade), de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof (Hoensbroek) en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade; h. Voor de Hoofdstraat te Amstenrade betekent dit "pure winst", aangezien de verkeerssituatie in deze straat nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie;
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op het onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00970-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De niet geringe voordelen van onze oplossing:□Met de niet geringe "besparingen op kosten" wegens het aanleggen van een compacter,□eenvoudiger viaduct over de BPL, het niet hoeven aanleggen van een apart viaduct voor□fietsers, het niet hoeven aanleggen van een "ova-tonde" en het niet hoeven op te hogen□en verbreden van de Allee, komen voldoende financiële middelen ter beschikking om de□verdiepte aanleg van 6 meter bij de Allee te financieren.
Antwoord:	Het niet realiseren van deze oplossing is niet mogelijk. Allereerst maakt de Allee/Akerstraat Noord onderdeel uit van de structuurvisie van Parkstad en vormt een belangrijke radiaal. Daarnaast is de aansluiting benodigd omdat anders het verkeer een alternatieve route kiest over het onderliggend wegennet. Dit zou de gehele doelstelling van de Buitenring teniet doen.□Het ophogen van de Allee is benodigd omdat het aanwezige maaiveld ons daartoe noopt. Zoals reeds eerder aangegeven zal het extra verdiepen van de Buitenring ter plaatse ertoe leiden dat de □Indien de Buitenring over geruime lengte extra verdiept komt te liggen, zal dit tot grote meerkosten leiden. Deze extra kosten wegen niet op tegen de baten die door reclamant worden genoemd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **05265**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	GroenLinks Kerkrade kan absoluut niet positief zijn over het Inpassingsplan ter realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg. Met name nut en noodzaak is zeer twijfelachtig, daar het hoofddoel en diverse subdoelen niet worden verwezenlijkt. Ook is nog niet alle relevante informatie aanwezig om een volledig oordeel te kunnen vellen over deze infrastructurele ontwikkeling. Verder druist het Inpassingsplan in tegen het standpunt van de gemeenteraad van de gemeente Kerkrade. De inpassing van deze ontwikkeling op Kerkraads grondgebied is zeer ingrijpend en lokaal ongewenst. Ten slotte valt er sterk te twijfelen aan het provinciaal belang alsmede de rechtsgeldigheid van de convenanten. Het zou van meer realisme doen getuigen wanneer alle infrastructurele ontwikkelingen binnen de Stadregio Parkstad Limburg integraal worden bekeken. Het oplossen van verkeersknelpunten op de weg kan dan ook lokaal worden aangepakt; de zogeheten nulplus (0+) variant. GroenLinks Kerkrade verzoekt de provincie dan ook vriendelijk haar besluit in te trekken en te gaan werken aan een oplossing die wel aan de gestelde doelen tegemoet komt om zo de regio een echte impuls te geven in plaats van haar het laatste gedeelte groene buitenruimte te ontnemen of zelfs te vernietigen. Het is in onze ogen vrij logisch dat er dan op toeristisch-recreatief gebied geen impuls valt te verwachten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. 0+ alternatief In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de

totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Informatie□De onzerzijds verstrekte informatie is correct. De bij de vaststelling van het definitieve PIP ter inzage te leggen nieuwe stukken, bevestigen de eerder getrokken conclusies.□□□Het provinciaal belang is gemotiveerd opgenomen in de toelichting bij het plan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00971-PPT-PIPBPL

Subzienswijze: 11761

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Algemeen□Standpunt Kerkrade□Op pagina 11 van de toelichting wordt het tracé van de geplande Buitenring Parkstad Limburg□beschreven. Het moge genoegzaam bekend zijn dat de gemeenteraad van de gemeente Kerkrade zich herhaaldelijk heeft uitgesproken tegen de huidige plannen waarbij de Dentgenbachweg wordt doorgetrokken door het Vauputsdal en op de Hamstraat zal aansluiten. In de bijlagen van de toelichting is dit ook als aandachtspunt opgenomen. Het dieper aanleggen van dit gedeelte van het tracé biedt vooralsnog geen enkele oplossing voor het standpunt van de Kerkraadse gemeenteraad.□
Antwoord:	Reeds in juni 2008 is de voorkeur uitgesproken voor de doortrekking van Dentgenbachweg naar de Hamstraat. Deze keuze is uitvoerig beschreven in de het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg. In de zienswijze op de tracénota/MER heeft de gemeente Kerkrade zich niet uitgesproken tegen de doortrekking van de Dentgenbachweg maar juist een aantal aandachtspunten meegegeven. Deze aandachtspunten hebben wij meegenomen in de ontwikkeling van het Inpassingsplan. In het Inpassingsplan is rekening gehouden met:□1.□de negatieve effecten van de bewoners aan de Hamstraat door de bereidheid uit te spreken de woningen aan de Hamstraat volledig te amoveren. □2.□Ter hoogte van de Vauputsweg is het tracé van de Buitenring aanzienlijk verdiept waardoor de barrrierevorming in het Vauputsdal is beperkt.□3.□Gezamenlijk met Gaiapark wordt gekeken naar een alternatieve locatie voor de parkeerplaatsen. Deze locatie richt zich ook op de toekomstige ontwikkelingen van het Gaiapark. Gedacht wordt aan een locatie ten zuiden van de Kerkradersteenweg. Hierbij is wel de medewerking van de gemeente Kerkrade gewenst in verband met een mogelijke wijziging van het bestemmingsplan.□4.□Er wordt gebruik gemaakt van geluidsreducerend asfalt.□5.□De realisatie van de Buitenring leidt juist tot een ontlasting van het gemeentelijke wegennet. Dit blijkt ook uit de studie van Goudappel Coffeng die in opdracht van de gemeente Kerkrade is uitgevoerd. Er is dan ook eerder sprake van een ontlasting dan een belasting van het gemeentelijke wegennet. □6.□De langzaam verkeersroutes binnen de gemeente Kerkrade worden hersteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11762**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Provinciaal belang Op pagina 13 van de toelichting wordt het provinciaal belang van deze infrastructurele ontwikkeling onderbouwd. GroenLinks Kerkrade betwijfelt de stellingname dat het hier zomaar om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Volgens GroenLinks Kerkrade zou het dus ook om een regionaal belang kunnen gaan. Sec het feit dat het om een bovengemeentelijke ontwikkeling gaat mag niet direct inhouden dat het dan automatisch van provinciaal belang is. Dan zouden ook alle agendapunten van de huidige uitvoeringsorganisatie Parkstad Limburg automatisch tot provinciaal belang verworden; hetgeen uiteraard geen realiteit is.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11763**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt getracht het provinciaal belang aan te tonen door te wijzen op een betere ontsluiting met Aachen door deze ontwikkeling. GroenLinks Kerkrade betwijfelt of deze ontwikkeling nu direct zal leiden tot een betere ontsluiting met Aachen. Primaire verkeersader tussen Parkstad Limburg en Aachen blijft de N281/A76. En zelfs met een betere ontsluiting tussen beide conglomeraties onderschrijft dit wederom niet het provinciaal belang. Ook de B258n die zou moeten aansluiting op de Hamstraat te Kerkrade blijft zeer onzeker.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11764**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder zou deze infrastructurele ontwikkeling gaan functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio. Het is een gegeven feit dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven om zich te vestigen. GroenLinks Kerkrade ziet echter nog maar zeer beperkte□vestigingsruimte voor bedrijven en zeker direct langs de geplande Buitenring Parkstad Limburg. Het zou meer van realisme doen getuigen wanneer men in de meest positieve vooruitzichten ervan uitgaat dat bij de geprognosticeerde bevolkingskrimp het huidige aantal bedrijven in de regio met daaraan verbonden de huidige werkgelegenheid stabiel blijft.□
Antwoord:	Een goede bereikbaarheid van bedrijven is essentieel en ook een van de doelen waarom juist de Buitenring wordt aangelegd. Ook het bedrijfsleven waaronder IBK Dentgenbach heeft nogmaals in een zienswijze bevestigd verheugd te zijn met de realisatie van de Buitenring.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11765**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zijn slechts beperkt aanwezig. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland. Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren.
Antwoord:	De reistijdwinst door de Buitenring kan inderdaad oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op. Daarnaast resulteert de Buitenring ook in verbeteringen op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid en levert het project een positieve bijdrage aan de economie en werkgelegenheid in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11767**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Commissie voor de m.e.r. Reclamant is zeer verbaasd dat de Tracénota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. Op de pagina`s 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is voor GroenLinks Kerkrade niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend signaal af. Een zorgvuldige procedure staat voor GroenLinks Kerkrade voorop. Kwaliteit mag dan ook niet ten koste gaan van snelheid.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11768**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Hoofddoel "Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg" zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. GroenLinks Kerkrade betwijfelt ten zeerste of de huidige plannen wel zorgen dat dit hoofddoel wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie is van mening dat de Buitenring voldoet aan de doelstellingen en een positief effect zal hebben op de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, waarbij de baten van de Buitenring op wegen tegen de benodigde investeringen. Hierbij verwijst de provincie ook naar het rapport “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA”. In dit rapport wordt de Buitenring door een onafhankelijk adviesbureau op twee aspecten getoetst: - Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? - Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? In het rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit is een direct gevolg van de kostenbesparingen voor het bedrijfsleven. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is bij te dragen aan de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11769**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Subdoelen Bij diverse van de zeven subdoelen wenst GroenLinks Kerkrade ook haar twijfels te uiten over verwezenlijking. Bij het "verbeteren van de interne bereikbaarheid", "verbeteren van de externe bereikbaarheid" en "versterking van het vestigings-ondernemingsklimaat" wordt pas duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van deze ontwikkeling. Bij "versterking van de toeristischrecreatieve sector" heeft men het enkel over de Parkstad 0 als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland. Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	De toeristisch-recreatieve sector is in de afgelopen 10 jaar sterk gegroeid in omzet en aantallen bezoekers. In 2009 is door adviesbureau ZKA een toekomstvisie opgesteld, voor de toeristisch-recreatieve doorontwikkeling in de regio Parkstad. Geconstateerd wordt dat er nog een duidelijke groeipotentie aanwezig is binnen deze sector, die een belangrijke bijdrage levert in termen van werkgelegenheid. De komst van de buitenring, die tevens een functie kan krijgen als ‘leisure-ring’, is daarvoor cruciaal. Samen met de bestaande ondernemers, maar ook nieuwe initiatiefnemers, wordt momenteel onderzocht hoe de aanwezige groeipotentie het beste kan worden omgezet naar concrete projecten en investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren. Wanneer in termen van bereikbaarheid enkel gekeken wordt naar het aspect reistijdwinsten, is het een juiste constatering dat de oostzijde van Parkstad Limburg de grootste winst kent als gevolg van de Buitenring. Dat is echter ook logisch, aangezien de oostzijde op dit moment veel slechter ontsloten is dan de westzijde van Parkstad (waar bijvoorbeeld nu al de auto(snel)wegen A76, A79 en N281 doorheen of naartoe lopen). De Buitenring voegt een hoogwaardige ontsluitingsmogelijkheid toe aan het wegennet, waar met name de oostzijde in termen van reistijdwinsten van profiteert. De Buitenring zorgt echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Dus zeer zeker niet alleen aan de oostzijde. Hierdoor is er ook voor de overige delen van Parkstad sprake van (kleinere) reistijdwinsten. Tevens is hierdoor sprake van een verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Het is dan ook niet correct te veronderstellen dat de enkel de oostzijde van de regio profijt heeft van de Buitenring.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11770**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt. Bij de "onderbouwing van 2x2 rijstroken" stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het tracé uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11771**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bereikbaarheidsknelpunten□Er worden op de pagina`s 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal□bereikbaarheidsknelpunten vermeld. In de ogen van GroenLinks Kerkrade wordt slechts één van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten met de huidige plannen effectief opgelost, te weten `gebied rondom Hoensbroek`. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) geeft eenzelfde beeld□
Antwoord:	In deelrapport 4a (het verkeerskundig onderzoek) en in deelrapport 3 (Toetsing doelbereik & MKBA) is het effect van de Buitenring op de problematische wegvakken en kruispunten in Parkstad Limburg weergegeven. Hieruit blijkt dat, ten gevolge van de BPL, zowel op kruispunt- als op wegvakniveau een verbetering optreedt ten aanzien van bijna al deze capaciteitsknelpunten. De grootste capaciteitswinst wordt gehaald bij de wegvakken en kruispunten in de directe invloedssfeer van de BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11772**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ontwikkelingen in de regio In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een weinig zeggende onderbouwing. Groenlinks Kerkrade betwijfelt of met name de vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen bij de onderbouwing zijn meegenomen. Tevens ontbreken er twee cruciale zaken, namelijk de intercity Eindhoven-Aachen en de daarmee gepaard gaande verdubbeling en elektrificering van het spoorbaanvaak Heerlen-Herzogenrath en de herstructurering van de regio Parkstad Limburg waarbij de woningmarkt onder handen wordt genomen. Dit laatste zal zeker leiden tot andere interne verkeersstromen. Onderbouwing 2x2 rijstroken GroenLinks Kerkrade betreurt het ten zeerste dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van lOOkm/h wordt afgezet tegen een tracé met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80km/h. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. GroenLinks Kerkrade betwijfelt dan ook zeer of een tracé met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80km/h, maar wel ongelijkvloerse kruisingen, niet ook effectief is. Intergemeentelijke structuurvisie GroenLinks Kerkrade heeft er reeds op gewezen dat de Stadsregio Parkstad Limburg een intergemeentelijke structuurvisie heeft ontwikkeld en vastgesteld. Met name de herstructurering van de woningmarkt alsmede andere infrastrucurele ontwikkelingen, zoals de Avantislijn en de intercity Eindhoven-Aachen, zullen invloed hebben op de verkeer- en vervoerstromen op de weg in de regio. Dit is volgens GroenLinks Kerkrade onvoldoende meegenomen in nut en noodzaak voor de huidige ontwikkeling
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer naar de toekomst toe uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat investeringen in het openbaar vervoer slechts marginaal invloed hebben op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat de genoemde investeringen in het openbaar vervoer een substantieel effect hebben op de effecten van de Buitenring. Voor wat betreft de herstructurering van de regio Parkstad Limburg, waarbij de woningmarkt onder handen wordt genomen en de invloed die dat heeft op de interne verkeersstromen, het volgende. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Een eventuele wijziging van verkeersstromen als gevolg van de herstructurering c.q. bevolkingsafname is derhalve ook opgenomen in het verkeersmodel. Ten aanzien van de onderbouwing van 2x2 rijstroken: Tot een verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal kan een weg met een 2x1 profiel voldoende verkeer afwikkelen. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de BPL overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Het betreft ruim 90% van het totale tracé. Alleen het tracédeel Hamstraat-Avantis overschrijdt deze grens niet, maar ligt met 21.200 mvt/etmaal wel dicht bij dit omslagpunt. Bij een 2x1 profiel wordt een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast. Hierdoor blijven routes over het onderliggende wegennet aantrekkelijker alternatieve ten opzichte van gebruikmaken van de BPL. Het oplossende vermogen van de BPL wordt hierdoor minder met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. In de onderzochte 2x1-strooks 80 km/u varianten is zowel de situatie met gelijkvloerse als ongelijkvloerse kruispunten

geanalyseerd. Hieruit is gebleken , dat beide varianten onvoldoende oplossend vermogen hebben en dat daardoor aantrekkelijke routes over heb onderliggend wegennet worden gebruikt.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11773**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens dateert het regionaal verkeer en vervoerplan alweer van 2004 en is dus gezien de nieuwe bevolkingsprognoses, herstructurering en andere infrastructurele ontwikkelingen achterhaald.
Antwoord:	Het regionaal verkeers en vervoerplan (RVVP) Parkstad Limburg dateert niet uit 2004 maar uit 2007 en is op dit moment nog steeds vigerend.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11774**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Convenanten□Alle partijen hebben het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg alsook het□Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg ondertekend. De gemeente Kerkrade heeft□echter door BJA Legal Opinion onder regie van prof. mr. Tak een aantal juridische zaken laten□onderzoeken. In deze notitie wordt onder andere geconcludeerd dat er fatale bevoegdheids- en wilsgebreken in de convenanten aanwezig zijn die tot gevolg de nietigheid van de convenanten□zouden kunnen betekenen. GroenLinks Kerkrade onderschrijft dit en blijft van mening dat□gerechtelijke toetsing omtrent de rechtmatigheid van de verbintenissen zou dienen plaats te□vinden.□
Antwoord:	Indien een gerechtelijke toets zou moeten plaatsvinden dan staat het de gemeente Kerkrade uiteraard vrij deze toetsing te laten verrichten. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11775**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid Alhoewel de huidige raming en de dekking duidelijk zijn, namelijk totaal € 315 miljoen, wil GroenLinks Kerkrade opmerken dat bij de uitvoering van majeure projecten - en dan met name infrastructurele projecten - altijd gedurende het proces sprake is van forse kosten overschrijdingen. Enkele zeer in het oog springende voorbeelden zijn de Noord-Zuidlijn en de Betuwelijn. Ook gelet op de reeds aanwezige en toekomstig groter wordende financiële taakstellingen bij gemeenten en andere overheidsorganen zal enige kostenoverschrijding direct kunnen lijden tot gigantische problemen in de uitvoering.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11776**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2. Kerkrade□Landschappelijk waardevolle gebieden□Op pagina 21 worden de landschappelijk waardevolle gebieden beschreven. GroenLinks Kerkrade□vindt het zeer verbazingwekkend dat zowel het Vauputsdal, de Anstelvallei als ook het□Combacherbeekdal niet als zodanig zijn opgenomen hierbij. De gemeente Kerkrade is de□dichtstbevolkte gemeente van de gehele provincie Limburg. Het Vauputsdal en daaraan in het□verlengde de Anstelvallei vormen de groene long van de gemeente. Zij zijn tevens zeer□karakteristiek voor Kerkrade, daar zij te midden van de drie stadsdelen liggen.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11777**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Meest Milieuvriendelijke Alternatief Onomstotelijk wordt gesteld op de pagina`s 34 en 35 van de toelichting op het Inpassingsplan dat het tracé via de Roderlandbaan vanuit de visie Natuur en landschap het beste was (MMA-natuur), doch voor het woon- en leefmilieu (MMA-mens) het meest ingrijpend. Precies omgekeerd is het gesteld met het huidige voorkeurstracé via de Dentgenbachweg en doortrekking daarvan richting de Hamstraat. Zonder enige verdere onderbouwing wordt er gekozen om dus natuur en landschap ingrijpend aan te tasten om coute-que-coute deze ontwikkeling te kunnen realiseren. Los van het ontbreken van een onderbouwing mist de indeling in MMA-mens en MMA-natuur bovendien een juridische grondslag. De wet spreekt immers slechts van een MMA.
Antwoord:	Het meest milieuvriendelijk alternatief zuid bestaat uit de doorgetrokken Dentgenbachweg aansluitend op Avantis. Vanuit de visie natuur en omgeving zou gekozen kunnen worden voor één van de Kerkraadse alternatieven. Dit wordt niet gedaan om twee redenen. Enerzijds zijn de effecten voor woon- en leefmilieu dermate ongunstiger dat mitigeren niet leidt tot significante verbeteringen en anderzijds worden de effecten van de doorgetrokken Dentgenbachweg ter hoogte van de Vloedgraaf sterk verminderd door de toegevoegde variant “Inpassing doorgetrokken Dentgenbachweg. Aan het alternatief doortrekking Dentgenbachweg worden de varianten Mensheggerweg, inpassing doorgetrokken Dentgenbachweg en optimalisatie Gracht toegevoegd om te komen tot MMA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11778**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er lijkt met het Inpasssingsplan sprake te zijn van gelegenheidsargumentatie bedoeld om bestuurlijke ruimte te creëren om onder de zorgplicht van de natuurbeschermingswetten en andere wet- en regelgeving uit te komen. Immers, bestuurders kiezen dan uit de zogenaamde gelijkwaardige alternatieven voor bijvoorbeeld de MMA-mens, waarmee er automatisch bestuurlijk draagvlak zou ontstaan om de weg in te slaan van aantasting van natuurwaarden. Maar hiermee wordt voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van de natuur, van rijksmonumenten en van archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient in het begin van het afwegingsproces voorafgaand aan de corridorbepaling ertoe te leiden, dat de zones die een hoge mate van wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat worden ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking kunnen komen voor uitvoering van de huidige plannen. In het Inpassingsplan worden zware mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is. In het Inpassingsplan is dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Voorts wordt hiermee de rechtszekerheid van cliënten aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden en archeologie
Antwoord:	De grenzen van de sectorale (natuur)wetten zijn in acht genomen, hetgeen is toegelicht in de toelichting op het Inpassingsplan Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11779**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Passage door Kerkrade Het bestuurlijk voorkeurstracé loopt, zoals bekend, in Kerkrade via een doorgetrokken Dentgenbachweg. Dit tracé zou volgens de toelichting de verkeerskundige voorkeur genieten gelet op bereikbaarheid en reistijdenwinst. Het alternatieve tracé via de Roderlandbaan zou tevens duurder zijn. Dit valt te lezen aan het begin van de passage door Kerkrade op de pagina`s 66 tot en met 70 van de toelichting. De huidige geprojecteerde aansluiting bij het GaiaPark zou nu de Puperparelmoervlinder ontzien en ook minder inbreuk doen op de Ecologische Hoofdstructuur (aldaar). Verder blijft in het Vauputsdal een zeer groot grondlichaam nodig voor de realisatie. Ook de huidige parkeergelegenheid van GaiaPark wordt voor een groot gedeelte in beslag genomen door deze ontwikkeling. Verplaatsing van de parkeergelegenheid naar ten zuiden van de Kerkradersteenweg wordt besproken en is nog niet in het Inpassingsplan opgenomen. GroenLinks Kerkrade vindt dit onacceptabel. De Ecologische Hoofdstructuur wordt hoe dan ook aangetast, het Vauputsdal krijgt te maken met een enorme inbreuk en wellicht is er straks in Kerkrade nog meer landschappelijke ruimte nodig om de bezoekers van het GaiaPark fatsoenlijk te kunnen laten parkeren.
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11780**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder wordt gekeken om de houten voetgangersbrug bij het GaiaPark te kunnen hergebruiken. Dit is echter nog maar zeer de vraag. De infrastructuur om en nabij het GaiaPark zijn nog relatief recent. De huidige ontwikkeling zal dan ook een aanzienlijke desinvestering gaan inhouden van de reeds liggende infrastructuur.
Antwoord:	De Provincie Limburg streeft naar het hergebruik van de houten brug Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11781**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij de passage door Kerkrade wordt expliciet vermeld dat het Vauputsdal haar recreatieve waarde moet behouden. Echter, er komt een enorme inbreuk door de huidige inpassing en er zijn tevens geen enkele geluidwerende voorzieningen geprojecteerd aan de zijde van het dal.
Antwoord:	Ter hoogte van het Vauputsdal worden wel degelijk geluidwerende voorzieningen getroffen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11782**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de aansluiting van de Dentgenbachweg op de Hamstraat gaat men in het plan nog altijd uit van een aansluiting op de B258n. GroenLinks Kerkrade wil erop wijzen dat deze aansluiting zeer onwaarschijnlijk zal zijn gelet op de besluitvorming aan Duitse zijde
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11783**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De parallelvoorziening ten noorden van de N300/Hamstraat is weliswaar beter voor de leefbaarheid in de wijk Gracht, maar kost wel weer meer ruimte. Deze ruimte gaat met name ten kosten van de manege aan de Slakbeemdenweg, landbouwgebieden en gebieden met een (middel) archeologische verwachting. GroenLinks Kerkrade betreurt dit ten zeerste. Aan de zuidzijde van de Hamstraat moeten bedrijven en woningen `geamoveerd` worden, oftewel verdwijnen. De Crombacherbeek is onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur en wil men dan ook zoveel mogelijk ontzien. Sterker nog, men zou door de extra ruimte door het amoveren van de woningen en bedrijven een eventuele hernieuwde en betere inrichting van het Crombacherbeekdal mogelijk maken. Bestuurders van voertuigen die op dit gedeelte van het tracé straks zouden moeten rijden hebben tevens een open uitzicht op het landschap in zuidelijke richting. In deze laatste bewoordingen blijkt maar weer duidelijk voor wie deze ontwikkelingeigenlijk bedoeld is, namelijk de bestuurders van voertuigen die gebruik zullen maken van deze ontwikkeling. Bewoners die jarenlang op deze prachtige locatie hebben kunnen leven moeten het uitzicht afstaan aan de bestuurder van een wegvoertuig.
Antwoord:	Op verzoek van de gemeente Kerkrade en de ondernemers op het bedrijventerrein Willem Sophia is juist een parallelweg opgenomen om de bereikbaarheid te garanderen. Ook ten behoeve van de manege aan de Baamweg is deze parallelweg noodzakelijk aangezien fietsers gebruik dienen te maken van deze weg om de manege te kunnen bereiken. De woningen aan de zuidzijde van de Hamstraat zijn juist op verzoek van de gemeente Kerkarde aangekocht aangezien de woningen in het bestuurlijk voorkeurstracé geïsoleerd kwamen te liggen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11784**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het wandelpad de Wauwel bij de wijk Gracht blijft wellicht behouden, zij het achter de geluidschermen. Dit wordt nog onderzocht en is dus allerminst zeker
Antwoord:	Het Wauwelpad wordt doorsneden door de Buitenring maar wordt hersteld via een verbinding tussen het Spekholzerheiderpad, de bestaande Vauputsweg, de Hammijnstraat en de Hamweg Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11785**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten slotte heeft Groenlinks Kerkrade een gebrek geconstateerd in de beschrijving van de passage door Kerkrade, die in onze ogen wel zeer wezenlijk is. De intersectie met het historische en ecologisch waardevolle Miljoenenlijntje ontbreekt volledig in de beschrijving van de huidige Dentgenbachweg via het Vauputsdal naar de Hamstraat. Het Miljoenenlijntje maakt momentee ter plaatse deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en is smal en dus broos. Tevens bevindt zich er een monumentaal viaduct. De geplande intersectie kenmerkt zich in de huidige plannen door een vrij smalle faunapassage die in onze optiek drastische wijzigingen teweeg zal brengen in de huidige structuur. Bij EHS geldt immers het `nee, tenzij` principe. Er zou dan ook eerst naar een beter alternatief gekeken moeten worden. Er zou nagegaan dienen te worden of er sprake is van een grote maatschappelijk belang alvorens over te gaan op mitigatie en compensatie. Correspondentie van de inspectie van het Ministerie van VROM laat hier tevens geen ruimte voor interpretatie open. Daarenboven komt ook nog eens dat in de intergemeentelijke structuurvisie van Parkstad Limburg als ook de concept-structuurvisie van de gemeente Kerkrade de genoemde EHS-corridor in Kerkrade naar de toekomst toe juist versterkt zou moeten worden als groene verbindingszone. En een groene verbindingszone gaat niet werken als daar een vierbaans autoweg doorheen dendert.
Antwoord:	Het Miljoenenlijntje maakt geen onderdeel uit van de EHS, maar heeft uitsluitend de status van Ecologische verbindingszone binnen de POG. Op de locatie waar de BPL het Miljoenenlijntje doorsnijdt wordt een faunapassage over de BPL gerealiseerd in de vorm van een brede loopstrook langs het spoorviaduct□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11786**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid□In de toelichting op de pagina`s 87 tot en met 92 wordt eerst de wettelijke kaders omschreven met betrekking tot geluidsnormering. Het feit dat in het voorliggende Inpassingsplan de volledige Dentgenbachweg als reconstructie wordt aangeduid betekent dat de maximale geluidsbelasting een stuk hoger mag zijn dan bij een nieuwe weg. Het verschil kan zelfs 10 dB bedragen. □
Antwoord:	Bij een wegaanleg kan op grond van de Wet geluidhinder sprake zijn van 2 situaties, aanleg van een nieuwe weg of reconstructie van een weg. □Bij de aanleg van een nieuwe weg is de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Onderzoek naar maatregelen is er op gericht om de geluidsbelasting zo mogelijk terug te brengen tot deze waarde.□Als bij een wijziging van een bestaande weg de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde) na wijziging toeneemt met meer dan 1,5 dB is het onderzoek naar maatregelen er op gericht om de geluidsbelasting terug te brengen tot de huidige waarde. □□De Dentgenbach is een bestaande weg. De BPL volgt het tracé van de Dentgenbach zodat voor deze weg sprake is van een wijziging van de weg. Langs het tracé Dentgenbach liggen voornamelijk bedrijven. Aan de zuidzijde van de Dentgenbachweg ligt Kerkrade. De toekomstige geluidsbelasting vanwege de Dentgenbachweg is bij de woningen aan de Burg Franssenstraat na maatregelen maximaal 53 dB. Overigens is de geluidsbelasting vanwege de Kaalheidersteenweg op deze woningen hoger dan vanwege de BPL. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11787**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het huidige plan zou gebruik gemaakt worden van dicht asfaltbeton en wordt geluidsarm asfaltbeton als mogelijkheid onderzocht. Ook hier is dus nog geen concrete duidelijkheid.
Antwoord:	In het huidige plan is geluidreducerend asfalt voorzien.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11788**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daar met name het Vauputsdal en de Anstelvallei en eigenlijk ook het Crombacherbeekdal niet zijn aangemerkt als waardevol landschappelijk gebied wordt er hier ook geen rekening gehouden met de strengere geluidsnormen conform de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit wordt namelijk alleen bij het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide toegepast. GroenLinks Kerkrade heeft hier grote bezwaren tegen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005).Om verstoring van beschermde diersoorten te voorkomen - en daarmee overtreding van de Flora- en faunawet - is een Ecologisch draaiboek voorgeschreven dat is gebaseerd op landelijke vastgestelde gedragscodes Flora- en faunawet. Voor zover bekend en relevant zijn geluidseffecten op beschermde fauna in beeld gebracht. Daarbij zijn nadrukkelijk de eisen en inzichten van het Bevoegd gezag (LNV) gehanteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11789**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Verder kenmerkt Kerkrade zich door de aanwezigheid van een dal- en valleistructuur. Daar de geluidszonering enkel 400 meter bedraagt aan beide zijden van de geprojecteerde weg is een eventueel klankkasteffect van het geluid door het dal en de vallei naar de andere kant niet meegenomen. En aan de andere kant wonen vele duizenden Kerkradenaren. Ook het recreatieve karakter van zowel het Vauputsdal, Anstelvallei en ook Crombacherbeekdal zijn onvoldoende gewaarborgd door hoogstwaarschijnlijk meer geluid. De passage door Kerkrade kenmerkt zich verder als een deel van het tracé met de meeste voorgenomen geluidsweringen. Liefst over een totale lengte van 2.185 meter worden geluidswallen en schermen ingepast van 2 tot 6 meter hoogte. Alleen al ten zuiden van de wijk Gracht komt een geluidscherm van 6 meter hoog over een lengte van 980 meter. GroenLinks Kerkrade vindt dit zeer ongewenst en uitermate ingrijpend.
Antwoord:	Bij het geluidonderzoek en het bepalen van de noodzakelijke geluidmaatregelen is het toetsingskader van de Wet geluidhinder gehanteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11790**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodem In Kerkrade is op diverse plekken bodemverontreiniging geconstateerd. Bij de Krichelbergsweg ongenummerd is zelfs een ernstig geval van bodemverontreiniging met PAK geconstateerd. Het Inpassingsplan voorziet niet in een totale bodemsanering, maar enkel het verhoogd aanleggen ter plaatse met een leeflaagconstructie. Daar waar bij Hamstraat 159 en Locht 193 juist wel een sanering zal gaan plaatsvinden. Bij deze locaties was enkel een restverontreiniging geconstateerd met minerale olie. GroenLinks Kerkrade betreurt het dan ook dat ernstig verontreinigde grond gewoon wordt weggemoffeld.
Antwoord:	Niet mobiele verontreinigingen zoals bij de Krichelbergsweg worden overeenkomstig de circulaire bodemsanering 2009 sober en doelmatig (functioneel) gesaneerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11791**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ecologie In Kerkrade zijn voor de ecologische bescherming een tweetal belangrijke instrumenten aanwezig, te weten Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG). Beide zijn in Kerkrade smal qua omvang en dus broos. De smalle corridors worden door de huidige ontwikkeling dan ook ernstig aangetast.
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. Compensatie en mitigatie zal nabij de ingreep gezocht worden om de aantasting ter plaatse te minimaliseren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11792**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Archeologie Op de pagina`s 119 tot en met 125 wordt vermeld dat er in Kerkrade nog veel onderzoek te verrichten valt op het vlak van archeologische waarden. Momenteel zijn er in Kerkrade een zestal onderzoeken verricht waarbij er bij twee een behoudenswaardige vindplaats is geconstateerd en één onbepaald is gebleven. GroenLinks Kerkrade wil waken voor de archeologische waarden die reeds zijn aangetroffen en die nog eventueel aangetroffen zullen gaan worden.
Antwoord:	Bij het ter inzage leggen van het inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg is de keuze voor de ligging van de weg en ter natuurcompensatie aangemerkte terreindelen gemaakt en is de vraag aan bod of men zich in deze keuze kan vinden. Indien de aanleg van de weg doorgang vindt zullen de graafwerkzaamheden die daarmee gepaard gaan een verstorende werking hebben op de (eventueel) aanwezige archeologische waarden. Behoud 'in situ' van de aanwezige waarden, door bijvoorbeeld planaanpassing of een wijziging van de ligging van de weg, is in dit stadium niet meer aan de orde. De Provincie Limburg en de daarbinnen gelegen gemeenten zijn er bij gebaat dat onderzoek op een deugdelijke manier plaats vindt. Het archeologisch onderzoek dat door de Provincie Limburg wordt uitgevoerd voldoet aan de kwaliteitsnorm van de Nederlandse Archeologie (KNA, versie 3.1) en is met zorg uitgevoerd. Met diezelfde zorg zullen voorafgaand aan de aanleg van de weg, de in Kerkrade tijdens het archeologisch vooronderzoek aangetroffen en als behoudenswaardig aangemerkte archeologische resten, zorgvuldig worden opgegraven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00971-PPT-PIPBPL**

Subzienswijze: **11793**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Gemeenteraadsfractie Kerkrade , Maarzijde 60 6467GC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Explosievenonderzoek□Expliciet voor Kerkrade is er een probleemanalyse in uitvoering. De conclusies en aanbevelingen hiervan zijn dus nog niet aanwezig bij dit Inpassingsplan□
Antwoord:	In bijlage 12 van de toelichting van het Inpassingsplan zijn de resultaten van het explosievenonderzoek opgenomen. Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Onderzoek naar NGE is niet verplicht, maar het uitvoeren van een dergelijk onderzoek is verstandig om een veilige werkplek tijdens veldwerk en uitvoering te kunnen garanderen. Uit het nader uitgevoerde historische onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken:□"De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Mora's EODD, geven indicaties dat er tijdens de bevrijding van Zuid Limburg binnen het toekomstig tracé van de Buitenring Parkstad, grondgevechten hebben plaatsgevonden tussen Duitse en Geallieerde strijdkrachten. Het bedoelde gebied is verdacht op de mogelijke aanwezigheid van geschutsmunitie uit de Tweede Wereldoorlog".□□Om tot een specifieke afbakening van het verdachte gebied te komen is de provincie in overweging gegeven om voor de volgende locaties in de gemeente Kerkrade, daar waar het nieuwe tracé van de Buitenring is gepland een probleemanalyse te laten samenstellen:□1. Krichelbergsweg,□2. Vauputsweg,□3. Spekholzerheidervoetpad,□4. spoorlijn Kerkrade - Simpelveld v.v.,□5. Parallelweg, Slakbeemdenweg,□6. (N300) Hamstraat,□7. het gebied tussen de (N300) Hamstraat en de rotonde op de N281 (Avantisallee).□De resultaten van deze probleemanalyses worden in een later stadium gerapporteerd. Deze resultaten zijn meer relevant in het kader van de uitvoering van het plan dan voor dit Inpassingsplan. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00972-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Visser J.L.P.M., Slot Harenlaan 27 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik ben eigenaar van het perceel Hoensbroek, sectie A, perceel 5039 (Slot Harenlaan 27 te Hoensbroek). In diverse brieven en brochures heeft u aangegeven dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg grote gevolgen kan hebben voor mijn woning.□Mocht de Buitenring er toch komen dan zal mijn pand ongetwijfeld in waarde dalen en zal ik de planschade op de provincie verhalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00972-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05316**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Visser J.L.P.M., Slot Harenlaan 27 6432JN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van geluidoverlast en fijn stof verwacht ik grote problemen. Dit mede gezien het feit dat er achter mijn woning een rotonde wordt aangelegd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00974-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05314**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen A., Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van□Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00975-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05352

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. □Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05354**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60□dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de□prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de□volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de□Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend□akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de□provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05368**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden, Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. □Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05377**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een□bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00975-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hoe wordt de aansluiting van Thull via Kathagen op de buitenring en hoe wordt de verbinding met het industrieterrein en het centrum van Nuth vice-versa gerealiseerd en/of gehandhaafd?
Antwoord:	Vanuit Thull is de Buitenring te bereiken via de weg Kathagen, die via een gewijzigde aansluiting zal aansluiten op de Daelderweg. Vervolgens dient men de A76 over het bestaande viadauct te kruisen en via de opgewaardeerde Reijmersbekerweg naar de nieuwe aansluiting Buitenring/A76 te rijden ten noorden van bedrijventerrein de Horsel.□□Een andere mogelijkheid om vanuit Thull de Buitenring te bereiken is via de kern Vaesrade, waar de Naanhofsweg een aansluiting krijgt op de Buitenring.□□Vanaf de Daelderweg kan het bedrijventerrein en het centrum van Nuth overigens net zoals nu via de huidige routes bereikt worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een van de argumenten vóór de BPL is dat de regio Parkstad Limburg ongeveer 240.000 inwoners telt. Wordt er dan geen rekening gehouden met de te verwachten (en reeds merkbare) krimp van de bevolking? De rijksoverheid heeft aan o.a. de gemeente Heerlen enkele miljoenen euro`s extra middelen toegekend om de gevolgen van die krimp op te vangen. Zo wordt op alle scholen van het basis- en voortgezet onderwijs in de regio rekening gehouden met een behoorlijke teruggang van het aantal leerlingen. Is het dan reëel om een buitenring te plannen op basis van het huidige aantal bewoners?
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Is er voor Thull meer geluidsoverlast te verwachten?Door de plaatsing van de geluidschermen aan de zuidkant van de A76 (enkele jaren geleden) heeft Thull al een grotere geluidsoverlast moeten accepteren van de A76, omdat het geluid via die geluidschermen wordt weerkaatst richting Thull. Door de aanleg van de turborotonde op zes meter boven het maaiveld pal ten westen van Thull (hemelsbreed ca. 900 m) zal die geluidsoverlast alleen maar toenemen. Volgens de ontvangen informatie krijgt de turborotonde een capaciteit van 102.000 voertuigen per etmaal en is de verwachting dat er in de eerste jaren ca 50.000 voertuigen per etmaal gebruik maken van die turborotonde. De te verwachten geluidsoverlast zal nog worden verhoogd, door de geplande aanleg van een geluidscherm aan de zuid- resp. oostzijde van de nieuw aan te leggen buitenring vanaf de Naanhof richting Hommert.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De buurt Thull is buiten de geluidzone van de Buitenring gelegen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05362**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Is er voor Thull niet meer fijnstof-overlast te verwachten door die turborotonde resp. de buitenring?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de presentatie in de Rodahal werd gesuggereerd, dat de verkeersdrukte voor Thull van ca. 2100 voertuigen per etmaal zal afnemen naar ca. 100 voertuigen. Hier plaatsen we grote vraagtekens bij, temeer daar uit stukken, die in de gemeente Nuth circuleren, blijkt dat er juist een toename van sluipverkeer richting die buitenring in Thull, Kathagen en Vaesrade te verwachten valt.
Antwoord:	Onduidelijk is naar welke stukken van de gemeente Nuth indiener verwijst. UIt het gehanteerde verkeersmodel blijkt dat de Buitenring zorgt voor een verwachte forse afname van verkeer op de genoemde route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waarom wordt vanaf Kathagen niet het tracé van de huidige randweg richting Hommert gebruikt en wordt volgens de plannen het natuurgebied Jeugrubbe opgeofferd?
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□De stelling dat volgens de huidige plannen het Jeugrubbebos wordt opgeofferd is niet correct. De effecten op het Jeugrubbebos zijn zoveel mogelijk beperkt door het tracé van de BPL ter plaatse van het Jeugrubbebos aan te passen. Hierdoor wordt ruimtebeslag op dit EHS-gebied voorkomen. Daarnaast worden ter plaatse van het Jeugrubbebos mitigerende maatregelen zoals faunapassages getroffen om de effecten op de hier voorkomende diersoorten te beperken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hoe is het mogelijk dat in een natuurgebied, dat in de lijst Natura 2000 is opgenomen, (het Geleenbeekdal) de aansluiting van de BPL aan de A76 wordt aangelegd?
Antwoord:	In de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth is gekeken naar alternatieve corridors om de Buitenring Parkstad Limburg te koppelen aan de A76. Hieruit is gebleken dat de corridor via de bestaande Naanhofsweg de minste schade toebrengt aan natuur, landschap, woon- en leefklimaat en dergelijke. Vervolgens is onderzocht op welke wijze de natuurschade zo beperkt mogelijk worden gemaakt. Op basis daarvan is een alternatief uit de startnotitie afgevallen (nummer 13) en een nieuw alternatief ontwikkeld (nummer 15, tevens meest milieuvriendelijk alternatief). Het meest milieuvriendelijk alternatief is zodanig ontwikkeld, dat het zoveel mogelijk uitgaat van het bestaande wegtracé en de ruimtelijke impact op de omgeving zo beperkt mogelijk is. Uit het MER en de Passende Beoordeling is naar voren gekomen dat hierbij geen significant negatieve effecten zijn te verwachten op de omliggende natuurwaarden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05389**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn, dat de bewoners van de buurt Thull zich ernstig zorgen maken over hun woongenot door de te verwachten ernstige toename van de geluids- en fijnstofoverlast. □ Middels deze brief richten zij zich tot u met het dringend verzoek om maatregelen te treffen, die er toe leiden, dat de gevreesde overlast tot een minimum wordt beperkt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn, dat de bewoners van de buurt Thull zich ernstig zorgen maken over de waardedaling van hun onroerend goed.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn, dat de bewoners van de buurt Thull zich ernstig zorgen maken over de aantasting van de natuur in de omgeving van Thull en met name het Geleenbeekdal.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00976-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurt Thull , Thull 29 6365AC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door het artikel in de Limburger van gisteren 21 juli van mevr. Van Tulder, fractievoorzitter van Groen Links in de Provinciale Staten én het artikel van vandaag 22 juli van de fractievoorzitter van Leefbaar Heerlen, de heer Hummel, worden we zelfs nog gesterkt in onze mening en in onze twijfels over het nut van de BPL!
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:-Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?-Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00977-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen Zo staat op pag. 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft opde leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaats, op zowel de economisch en teoristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio ParKstad. Ik ben van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leid, tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt mij voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de buitenring nite meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stel ik, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen, mochten deze er al zijn, op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegenet. Avorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg. De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring toe is geredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt. De aanleg van de Buitenring zal voor mij leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens mij -mocht de Buitenring er al moeten komen volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1 rijstrook. Ik krijg de indruk dat hier naar een bepaalde uitkomst toe is geredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt. Daarbij wordt voorbij gegaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel. Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen zorgvuldig moeten voorbereiden. "Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding";
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van

de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder.

In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-

Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00978-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05402

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale□verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stel ik dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale wegenstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden ook begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Daaruit kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B 258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste

knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00978-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05418

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Niet te vergeten, de Kerkraadse natuurgebieden en historische monumenten zullen verloren gaan door de gebiedsvernietiging die de aanleg van deze buitenring teweeg brengt. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik stel u ook in de gelegenheid om mijn woning die drie meter van de geplande buitenring ligt op te kopen, natuurlijk in onderling overleg.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik stel dat de door Provincie gemaakte tracékeuze in de nabijheid van mijn woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen door mijn tuin en mijn tuinhuisje en in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Ik stel dat in mijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Ik stel dat de andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg, geschikter zijn dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder mij, betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Ik stel dat mijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat waar de buitenring dwars door mijn tuin loopt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het bekendmaken van de periode van inzage van het inpassingplan valt evenals in 2008 bij aanvang van en tijdens de vakantietijd, net in die periode zijn de meeste mensen bezig met het voorbereiden van hun vakantie.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Hamstraat krijgt, evenals de Dentgenbachweg, naast de 2x2 baans racebaan, twee ventwegen erbij, ook met 2 rijstroken, dus dat worden 6 rijstroken en mogelijk de Avantisspoorlijntje erbij, terwijl op dit moment (juni 2010) de verbindingen met het landelijke autowegennet kort en dus snel zijn en dus een beperkte invloed hebben qua emissies van schadelijke stoffen en geluid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Openbaar vervoer (busverbindingen) wordt zeer problematisch aangezien de bereikbaarheid van wijken, steden en dorpen verslechterd. De wegen die vanuit de wijken naar de Hamstraat gaan, worden afgesloten. Hulpdiensten (brandweer, politie, ambulance) moeten langere afstanden afleggen, wat weer als consequentie heeft dat er meer mensen niet tijdig geholpen kunnen worden (meer te vermijden sterfgevallen).
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00978-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05443

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Gracht, wordt volgens dhr Driessen niet als bebouwde kom beschouwd. Dat betekent dat volgens het genoemde rapport van dhr. Driessen de uitstoot van schadelijke emissies (CO2, fijnstof, roet e.d.) en een verdere toename van geluidsoverlast zal plaatsvinden. Artsen maken zich zorgen over de luchtkwaliteit in Parkstad. Als het voornemen van opwaarderen van normen, welke dat dan ook mogen zijn (wettelijk vastgelegde normen?), toegestaan wordt, dan zal de Gracht, en vergelijkbare andere wijken, extra hard getroffen worden door de schadelijke effecten van de Buitenring. Voor de bewoners van de Agathagracht, de Birgittagracht etc. komt dat nog eens boven op de uitstoot die veroorzaakt wordt door Wiso-split. Is dit misschien de oplossing om vergrijzing vlugger te bestrijden?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00978-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05445

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als, onverhoopt, de weg gerealiseerd wordt, dan eindigt die ergens op Avantis. Het is niet onlogisch te denken dat daar dan dezelfde situatie ontstaat als nu reeds bij de samenvoeging van de A73 en de A2 bij Hoogvonderen in de buurt van Echt: "dat betekent dat er dagelijks kilometerslange files komen te staan op zijn minst vanaf het Gaia-park en tot aan Avantis", wat zorgt voor toename van files en voor extra uitstoot van allerlei kwalijke stoffen. En waar vindt die uitstoot plaats? Langs de hele wijk Kerkrade- West!
Antwoord:	Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Daling van waarde van de huizen in het tracé is geen issue bij kosten/baten analyse.
Antwoord:	In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bewoners van Kerkrade-West (B.V. de Gracht, de Krichelberg, Spekholzerheide etc.), volgens de laatst bekend gemaakte cijfers 15.488 mensen, worden, ondanks of juist dankzij de door dhr. Driessen aangeprezen optimalisaties, gescheiden van de14.793 inwoners van Kerkrade Centrum en daarenboven van alle bewoners die ten oosten van de Buitenring wonen. Parkstad wordt gesplitst in een oost- en een westregio, om het woord `zone` maar te vermijden! Om van oost naar west te komen, wat nu (juni 2010) nog redelijk te doen is, moeten straks vele extra omwegen gemaakt worden! Dhr .Driessen probeerde dat in 2008 nog te verkopen (is nog steeds op dit moment op internet te zien en te horen) als: "De ouderwordende mensen in deze regio worden steeds mobieler". Niet erbij vermeld wordt dat de mensen gedwongen worden om meer verkeersbewegingen te maken met alle gevolgen daarvan voor milieu en leefbaarheid.
Antwoord:	De routes zijn bepaald aan op basis van het verkeersmodel. De toedeling in het verkeersmodel Parkstad Limburg vindt plaats op basis van tijd waarbij voor de ochtend- en avondspitsperiode voor het personenautoverkeer rekening wordt gehouden met capaciteit en kruispuntweerstanden. Het kan dus voorkomen dat een langere route qua afstand gekozen wordt die qua reistijd het kortste is. Reistijdwinst is een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alle rapporten die verschenen zijn en die aantonen dat meer verkeer ernstige gevolgen heeft voor alle hiervoor reeds genoemde factoren, worden terzijde geschoven en zelfs aan de waardevermindering van woningen en grondbezit wordt nauwelijks aandacht besteed, terwijl er van de andere kant kapitalen uitgegeven worden aan het verwerven van huizen, bedrijven en gronden om de Buitenring door onze mooie natuur door te trekken. Als er eerder en beter geluisterd was, zou deze kapitaalvernietiging niet nodig geweest zijn en zou nu niet het argument gehanteerd kunnen worden: "we hebben al zoveel geld geïnvesteerd". De politiek in de Provincie moet terug naar de burger en luisteren naar de burgers. Het kan toch niet zo zijn dat de Buitenring nu al bijna 400 miljoen euro gaat kosten en dit extra kapitaal door Kerkrade betaald moet worden, ervan uitgaande dat het begonnen is met 130 miljoen. Deze investeringen kun je de burgers niet uitleggen. We hebben geen extra asfalt nodig in Kerkrade, maar de leden van de Provinciale Staten moeten zich wel realiseren dat ze de prijs straks betalen bij de PS-verkiezingen als het prestigeproject Buitenring doorgezet wordt. Investeren in bestrijding van armoede, scheppen van werkgelegenheid, investeren in kwaliteit van onderwijs en zorg: DAT willen de burgers!! Avantis ligt bijna leeg, waarom investeren ze niet in een vliegveld, want dat is het enige wat nog ontbreekt!!! We moeten gaan voor een fatsoenlijk Limburg waar iedere Limburger goede kansen krijgt om erbij te horen; besluiten moeten ook duidelijk uitgelegd worden aan de burger waardoor je de burger erbij betrekt. Wat heel belangrijk is voor de toekomst, denk ik, dat er meer mandaat en bevoegdheden terug gegeven moeten worden als het gaat over besluitvorming aan de gemeentes en hun raden. De onzorgvuldigheid en halsstarrigheid van de PS ten opzichte van de kiezers is ongepast en arrogant en op het randje van kiezersmisleiding. Dit getuigt van eigen onvermogen van beoordeling van plannen van z.g. politieke voormannen zoals Driessen die niks wil horen van de oproep van de burgers van Kerkrade en doorgaat met het concept van een racebaan van 4X 4 rijbanen van 100 km per uur, daarbij 2 ventwegen van 2 rijstroken en een spoorlijntje ernaast, dwars door mijn mooie tuin, natuur en woonomgeving.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg -

Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Uit het voorgaande blijkt dat nut en noodzaak van de Buitenring vaststaan en dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid. Voor het overige nemen wij kennis van uw mening. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik verwijs naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor onze gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heb ik een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. De effecten hiervan op mijn opgroeiende kinderen zijn nog ingrijpender, omdat bovendien storingen in hun ontwikkeling en groei zullen optreden.. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt, zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren, kan er bij mij dan ook niet in. Ik stel dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Zoals gezegd, is van een onaanvaarbare geluidsbelasting voorts niet gebleken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05471**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ik ook van de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt door mij stellig verworpen. Voor mij leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van mijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits, zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Ik woon in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Ik stel dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiervan noem ik een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Ik stel verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het feit dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merk ik op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van C02 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00978-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die achter mijn woning langsrijdt, vrijwel door mijn tuin. Ook het uitzicht vanuit mijn woning wijzigt in negatieve zin. Direct langs mijn tuin is een ventweg gepland. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter hoogte. Ik stel flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrees ik door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring voor ons niet meer mogelijk. Nog afgezien van de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die het in onze tuin zitten met zich mee brengt. Ook zal ik worden beperkt in de mogelijkheden om mijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00979-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05400

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, □luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de□situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt□enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot* op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse□verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60□dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de□prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de□volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s„ Mij is niet gebleken dat in de□Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend□akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de□provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ais laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden.□Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.□Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00979-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05440

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00979-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05441

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een□bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00979-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodztaak aanteg Buitenring□Alvorens over te gaan tot net aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde tmputeen met öe Buftenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan ritei worόen gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande is het Inpassingsplan zorgvuldig voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpasstngsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve Tracekeuze Wij zijn tegen de af en oprit aan de Nieuwenhagerheidestraat wegens overlast verkeer, waardevermindering woning, geluidsoverlast en luchtverontreiniging
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Suitenring zaf dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Van een onaanvaardbare geluidsbelasting is voorts niet gebleken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnsïof) De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een dïrect gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/uitzicht□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.□Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenrrng leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00982-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frantzen G., Nieuwenhagerheidestraat 56A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00983-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst zij opgemerkt dat alle zienswijzen die ik namens cliënten reeds op 10 oktober 2009 en 14 juli 2008 heb ingediend, als hier herhaald en ingelast dienen te worden beschouwd. Tevens merk ik namens cliënten het volgende op.
Antwoord:	Wij verwijzen op deze plaats naar de betreffende nota`s van zienswijzen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00983-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In de toelichting op het inpassingsplan (vide pagina 9.) wordt aangegeven dat het doel van de Buitenring is het realiseren van ontbrekende schakels in het regionaal verbindend wegennet. Immers: "Al in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL 2001) is het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in de Provincie als doelstelling opgenomen. Eén van de manieren om deze doelstelling te bereiken, is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet. De Buitenring bestaat de regionaal verbindende wegen N298. N299 en N300 en is één van die ontbrekende onderdelen. Het is de bedoeling dat de genoemde wegen worden opgewaardeerd en deels aangevuld met nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen, waardoor er één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat. Deze doelstelling is bestendigd in het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad 2005." Ten aanzien van het regionaal verbindend wegennet ter hoogte van de wijk Maria-Gewanden in Hoensbroek moet geconstateerd worden dat de schakel in het wegennet niet ontbreekt (de eerder aangelegde Randweg Hoensbroek). Om deze reden ligt het niet voor de hand dat er rond Maria- Gewanden van meet af aan uitgekeken moet worden naar een nieuw aan te leggen wegvak. Krachtens Uw beleidsuitgangspunten komt juist de bestaande weg in aanmerking voor opwaardering. Het is juist deze eerste doorsnijding van het conflictrijke gebied met zwaar beschermde natuurgebieden dat geheel in de beoordeling van het tracé ontbreekt, niet in het onderzoek is meegenomen en bij de bestuurlijke besluitvorming niet is meegewogen. Nooit is de vraag gesteld of het bedoelde conflictrijke gebied voor een tweede keer doorsneden zou moeten worden, dit maal dan voor de aanleg van een "parallelweg", terwijl dit voor de besluitvorming en voor de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden, zeer wezenlijk is. Bij de gehele besluitvorming is slechts uitgegaan van de huidige situatie waarbij het ontstaan van de huidige situatie volledig uit het oog is verloren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

In aanvulling daarop geldt het volgende. □Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00983-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 05473

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een tweede doorsnijding van dit conflictrijke gebied leidt ertoe dat een verdere versnippering van de natuurgebieden zal gaan optreden, ondanks de mitigerende maatregelen die genomen zullen gaan worden. Dit wordt ook ronduit in het inpassingsplan (pagina 33) erkend. Daarbij komt nog dat de Commissie MER in zijn advies terzake het Voorkeurstracé reeds heeft aangegeven dat de Natura 2000 en EHS-gebieden in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd.□Eveneens dient in aanmerking te worden genomen dat de voorgestelde aansluiting Nuth Natura 2000 en EHS gebieden doorkruist c.q. raakt met als gevolg dat het EHS-gebied (Jeugrubbebos) gebied volledig wordt afgesloten van het Natura 2000 gebied. Hierdoor neemt de druk op de natuur - er leven in deze gebieden beschermde dieren - onacceptabele vormen aan vanwege de toename van het verkeer (waaronder transitieverkeer uit Nuth en Schinnen) en het letterlijk doorsnijden van de natuurgebieden. In het kader van Uw zorgplicht krachtens de Flora- en Faunawet, artikel 2, is het bijvoorbeeld voor de habitat van de das voorliggend om eerst te onderzoeken of er alternatieven zijn voor de doelstellingen van het project, zoals het optimaliseren van de reeds aangelegde naburige Randweg in Hoensbroek. waardoor de habitat onaangetast blijft, dan om in het kader van mitigatie een aantal faunapassagea te realiseren onder een naar verluid continue drukke vrerstrooks snelweg met ter plaatse aan weerszijden rotondes en ventwegen, wat een significante aantasting van de habitat van het dier tot gevolg heeft. In deze bent U in Uw zorgplicht tekortgeschoten. Daarnaast is de habitat van een aantal beschermde diersoorten in dit gebied niet mitigeerbaan Dit alles is onvoldoende aan de orde gekomen danwel niet voldoende onderzocht.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00983-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast wijs ik U erop dat de toename van verkeersbewegingen in de naburig aan te leggen rotondes en Buitenring, die tot op twee meter van het perceel van cliënten (EHS-gebied) wordt aangelegd, leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor de gezondheid van mijn cliënten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00983-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Omdat niet duidelijk is hoe de aanleg zal worden vormgegeven, dient te worden opgemerkt dat bij het verlenen van de vergunningen, bij de fasering en bij de planning rekening zal moeten worden gehouden met belangrijke aspecten van de Flora- en Faunawet, te weten de paartijd zoogperiodes en de Wet op de geluidshinder, waarbij tijdens de aanleg de geluidsnormen niet overschreden mogen worden noch mag er dag en nacht worden doorgewerkt of sprake zijn van lichthinder.
Antwoord:	De werkzaamheden worden uitgevoerd conform het opgestelde ecologische draaiboek dat onderdeel uitmaakt van Deelrapport 8A Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL en conform de gestelde randvoorwaarden in de ontheffingsaanvraag Flora en Faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00983-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hupkens P.E.M., Jeugrubbe 1 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Om redenen als hiervoor vermeld, zijn cliënten dan ook van mening dat het voorkeurstracé ter hoogte van Hoensbroek slechts kan worden aangelegd via de bestaande Randweg omdat niet is komen vast te staan dat er een dwingend maatschappelijk belang is de conflictrijke zone voor een tweede keer te doorsnijden terwijl er een volwaardig alternatief voorhanden is dat aan alle doelstellingen tegemoet komt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste

knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00984-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05481

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	VrÖsch , Nieuwenhagerheidestraat 58 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf, Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van□Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00986-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05494

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □ □
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- De provincie heeft de betrokken belangen niet voldoende tegen elkaar afgewogen. □□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de□situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt□enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al□levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel□gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op□het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05534**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05537**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.□□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05547**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05551**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00986-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het is een bekend gegeven dat door vergrijzing en ontgroening in de Parkstad Limburg een afname wordt verwacht van de (beroeps-)bevolking. Het valt niet te verdedigen dat enkel het verbeteren van de infrastructuur een versterking van het vestigings- en ondernemingsklimaat zou betekenen, als aan de andere kant de beroepsbevolking krimpt. De motivering dat de BPL nut heeft als positieve impuls in de economische positie kan dan ook geen stand houden. Ik wil hierbij verwijzen naar het bedrijventerrein Avantis dat, ondanks direct aan de snelweg gelegen en daardoor goed bereikbaar, geen enkele aantrekkingskracht uitoefent op bedrijven om zich daar te vestigen. In hoofdstuk 2 paragraaf 2 (bladzijde 22) wordt weliswaar gesproken van in ontwikkeling zijnde projecten die hier een ommekeer in zouden kunnen bewerkstelligen, maar deze zijn allerminst zeker en mogen juist vanwege de onzekerheid ervan geen reden vormen voor de aanleg van de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring lietd tot aantasting van het karakteristieke heuvellandschap.
Antwoord:	Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het trace zodanig in te passen dat de aantasting van het landschap tot een minimum beperkt blijft. Het tracé ligt tegen de stadsrand of op enige afstand van bewoning om overlast voor bewoners te beperken. Om de impact op het landschap verder te beperken is zoveel mogelijk rekening gehouden met het natuurlijk relief van het Limburgse landschap. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder wordt ter motivering van de aanleg van de BPL aangevoerd dat een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties één van de voorwaarden is om de toeristisch-recreatieve sector te versterken (bladzijde 10). Op zich is dit een logische zienswijze, maar nergens wordt vermeld of deze attracties op dit moment niet goed bereikbaar zijn (dat zijn Monde Verde, Snowworld en het Gaiapark bijvoorbeeld wel) en wordt daarnaast niet of onvoldoende aangetoond dat de BPL de bereikbaarheid van deze toeristische attracties daadwerkelijk verbeterd. Ook hier concludeer ik een weinig solide motivering van het nut van de BPL als positieve bijdrage in de toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op bladzijde 15 van het inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL beoogt de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg te verbeteren door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden (vooral aan de oostzijde) van Parkstad Limburg en betere doorstroming van het verkeer, waardoor de reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg afnemen.Het inpassingsplan maakt echter onvoldoende duidelijkheid op welke manier verkeersbewegingen BINNEN Parkstad Limburg afnemen ate gevolg van een BUITENring.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. Dit komt doordat de routes via de Buitenring vaak sneller in tijd zijn dan de routes via het onderliggend wegennet binnen Parkstad Limburg. De reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wellicht is het heel goed mogelijk de bereikbaarheid binnen Parkstad te verbeteren met aanpassingen in het bestaande wegennet en het optimaliseren van het openbaar vervoer Deze alternatieven zijn m.i. onvoldoende onderzocht (in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel), waardoor nut en noodzaak van de BPL betreffende de interne bereikbaarheid niet is aangetoond.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat het investeren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat investeringen in het openbaar vervoer een substantieel effect hebben op de effecten van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op bladzijde 16 wordt vervolgens ingegaan op de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg met de opmerking dat deze onvoldoende is. De voorbeelden die worden aangehaald zijn echter eenvoudig te weerleggen; Dat er geen hoogwaardige verbinding is die de oostzijde van Parkstad Limburg met Aken verbindt wordt door de BPL niet opgelost. De BPL bestrijkt slechts een klein deel van de huidige voor de hand liggende route van Kerkrade naar Aken. De verbinding van de oostzijde van Parkstad Limburg met de A76 is inderdaad niet optimaal, maar om dit gebied te ontsluiten zijn er alternatieven, zoals verbinding met knooppunt Born via de nieuw aangelegde N297 en de N274. Dat de aansluiting op de Westelijke Mijnstreek via de N276 niet optimaal zou zijn wordt niet aangetoond. M.i. is de N276 wel een goede en goed gebruikte verbindingsweg met de Westelijke Mijnstreek. Hetzelfde geldt voor de N274; ook een goede en goed gebruikte verbindingsweg Ook voor de verbetering van de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg geldt dat een aanpassing van het bestaande wegennet een optie is die onvoldoende is onderzocht en ook hier nut en noodzaak van de BPL betreffende de externe bereikbaarheid niet wordt aangetoond.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. De verbinding vanuit het oostelijk deel van Parkstad zal verder worden geoptimaliseerd door de aanleg van de B258n (die in combinatie met de Buitenring een optimale verbinding op deze relatie biedt). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op bladzijde 10 wordt gesteld dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid, waarbij het gaat om onder andere luchtkwaliteitsproblemen en geluidshinder. Op bladzijde 16 wordt de BPL als oplossing aangediend voor de genoemde problemen maar wordt daarbij niet benoemd dat de BPL zelf voor deze problemen gaat zorgen, zij het in gebieden die daar op dit moment nog niet zoveel last van hebben. Hier zou nog sprake zijn van een verplaatsing van de problemen, ware het niet dat het juist twijfelachtig is of de interne verkeersbewegingen daadwerkelijk zullen afnemen (zie onder Interne bereikbaarheid) en dat de problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluidshinder in Parkstad Limburg door de aanleg van de BPL alleen maar zulten toenemen.Ook hier is wederom sprake van een onvoldoende aangetoond nut of noodzaak van de BPL.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op bladzijde 10 wordt verder nog aangevoerd dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed op de verkeersveiligheid heeft omdat door de diffuse structuur van het wegennet in Parkstad Limburg is geen sprake zou zijn van een heldere eenduidige wegcategorisering en een passende inrichting conform Duurzaam Veilig In de regel zou in zo`n situatie de kans op ongelukken groter zijn. Ik wil hierbij wijzen op hoofdstuk 2 paragraaf 6 van Deelrapport 3 Toetsing op doelbereik & MKBA`, waarop de motivering op bladzijde 10 duidelijk is gestoeld. Deze paragraaf eindigt met de opmerking dat, hoewel dit verwacht zou mogen worden, uit de beschikbare bronnen niet expliciet naar voren komt dat de verkeersonveiligheid in Parkstad Limburg hoger dan gemiddeld is. Verkeersveiligheid, of beter gezegd het ontbreken daarvan, zou een goede reden kunnen zijn voor de aanleg van de BPL Maar deze noodzaak ontbreekt op grond van het voorgaande volledig.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00987-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05540**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het nut van de BPL wordt in het inpassingsplan onvoldoende aangetoond en waarmee het in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel dan wel het motiveringsbeginsel.□De noodzaak van de BPL daarentegen ontbreekt overduidelijk, waarmee ik als toekomstig bewoner nabij de BPL wat betreft gezondheidsschade, geluidshinder, visuele hinder en waardedaling van het onroerend goed, onevenredig benadeeld word ten opzichte van het algemeen belang, hetgeen in strijd is met het evenredigheidsbeginsel.□□Gezondheidsschade□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties□stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging tevert een direct gevaar op voor mijn□gezondheid en die van mijn gezin.□□Geluidshinder□De aanleg van de BPL zal volgens het inpassingsplan leiden tot een behoorlijke□verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de BPL met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de BPL zal dit onmogelijk worden.□□Visuele hinder□De aanleg van de BPL leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht en doet□afbreuk aan het landelijke karakter van mijn nabije omgeving.□□Waardedaling van het onroerend goed□De aanleg van de BPL leidt om voor de hand liggende en hiervoor genoemde redenen tot een□waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan

worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 00988-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05504

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, zijn geschikter dan de in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Tevens is onvoldoende gemotiveerd waarom voor dit alternatief is gekozen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05526**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het alternatief via de bestaande randweg langs Mariagewanden is geschikter dan de in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Tevens is onvoldoende gemotiveerd□waarom voor dit alternatief is gekozen.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05536**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof) De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.□□Waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00988-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Preter M.C., Kloosterstraat 13 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden

omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **00989-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	• Optimalisaties: blz. 51 en verder□U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te□maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de□kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf□nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006□iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op□maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men□de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en□iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus□steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij deze wil ik ernstig be/waar aantekenen tegen de voorgenomen aanleg van de Ringvariant "Brunssum Noord". Allereerst verzoek ik U vriendelijk mij duidelijk te maken hoe het mogelijk is dat na een MER en Tracéstudie, welke beide aangeven dat variant "Zuid" de beste optie zou zijn, toch nog op 16 april 2008, onder druk van enkele ambtenaren, besloten kan worden om al deze peperdure adviezen in de wind te slaan en toch de keuze te laten vallen op de Noord-variant.(e.e.a is intern "Het Clubje" bekokstoofd /onder medeweten van de burgers). Tevens is de Zuid-variatie ook als MMA (meest milieu-vriendelijk alternatief) uit de bus gekomen. De lokale arrogante bestuurders menen het dus weer beter te weten dan de experts.
Antwoord:	Ten aanzien van het MMA heeft de provincie in het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL gemotiveerd waarom er op onderdelen wordt afgeweken van het MMA. Bij het bepalen van het voorkeurstracé heeft de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak meegenomen. Bij Brunssum is het noordelijke tracé opgenomen in het Inpassingsplan op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé) en de als gevolg daarvan verbetering voor verkeer, leefbaarheid, ruimtelijke structuur, economische structuurversterking en toerisme. Daarnaast ontbreekt bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijke tracé bij de gemeente Brunssum, regio Parkstad en waterschap Roer en Overmaas. Daarnaast draagt het noordelijke tracé het meeste bij aan de gewenste ringstructuur. Op grond van het bovenstaande is de provincie van mening dat zij gemotiveerd heeft waarom in het Inpassingsplan op onderdelen afgeweken wordt van het MMA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is helemaal geen buitenring nodig (vergrijzing), dit wordt ons echter alleen aangepraat door de heren politici. We gaan niet meer asfalt aanleggen dan nodig is wordt ons dan ook nog wijs gemaakt. Een betere oplossing zou zijn met de beschikbare middelen een betere doorstroom te effectueren, (stoplichten- en wég-aanpassingen).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Al met al zal de Noord-Variant een desastreuze invloed hebben op het leefklimaat van de mens.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook de habitat voor dieren /al verscheurd worden en het landschappelijke aanzicht zal nooit meer dezelfde worden. De belofte om schade aan milieu te compenseren is natuurlijk onzin. Zo`n rigoureuze aantasting van het landschap is niet te compenseren. Weg is Weg !!!
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages.Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Noord-Variant zal overlast veroorzaken. Te denken valt aan luchtvervuiling (VOC`s en fijn stof) geluidsoverlast, trillingen, nachtrustverstoring etc.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de

compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 00990-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05587

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaars en fietsers (vooral schoolgaande jeugd dus) zullen veel hinder gaan□ondervinden bij aanleg van de buitenring; deze zullen een langere en moeilijkere weg moeten□begaan naar hun plaats van bestemming (veiligheid). Kortom voor fietsers en wandelaars is de□buitenring een ramp. (Brunssum wordt voorzien van een "superweg" die heel wat mensen□"opsluit" en "afsluit".)
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het argument dat Rrunssum-Oost ontsloten dient te worden voor het toerisme slaat werkelijk alles.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	I let hele plan, zoals het er nu bij ligt, is compleet in strijd met iedere vorm van "Groene- Visie" en verantwoordelijkheid naar een duurzame samenleving.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). De verkeersstructuur van parkstad bestaat uit een netwerk van lokale- en regionale verbindingen die het stedelijk gebied doorsnijden. Om deze verbindingen te ontlasten en daarmee de leefbaarheid in het stedelijk gebied te vergroten is een bundeling van verkeersstromen door middel van de Buitenring nodig. Bij het ontwerp van de Buitenring en van de inpassingsmaatregelen is rekening gehouden met de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van het plangebied.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er is geen eerlijk informatiebeleid naar de burger toe geweest.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Brunssum heeft zelf altijd de voorkeur uitgesproken voor de Noord-Optie, dit ongeacht de gevolgen voor mens en milieu. En de keuze is dus doorgedramd tot een gewijzigde MER en Tracestudie....werkelijk ongelooflijk dat dit zomaar kan.□Brunssum-Noord wordt ook al geteisterd door de A WACS, en dan zou dit er ook nog eens□bovenop komen.
Antwoord:	Ons is niet duidelijk wat er bedoeld wordt met de zinsnede "een gewijzigde MER en Tracestudie". De Tracénota/MER die ter inzage is gelegd bij het Ontwerp-Inpassingsplan is dezelfde als de Tracénota/MER die medio 2008 ter inzage heeft gelegen met het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL.□□De Tracénota/MER voor de BPL is uitgevoerd in de periode 2006 - 2008. De milieueffecten, zoals verwoord in deze TN/MER BPL zijn meegenomen in het bestuurlijk standpunt over het zogenaamde Voorkeurstracé. Beide documenten hebben medio 2008, samen met de concept Omgevingsvisie, een afzonderlijke inspraakprocedure doorlopen. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de TN/MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. In haar toesingsadvies geeft de Commissie m.e.r. aan dat de informatie aanwezig is om een onderbouwde keuze voor een voorkeurstracé te maken. In het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL heeft de provincie gemotiveerd waarom er bij de passage van Brunssum wordt afgeweken van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) zoals dit is benoemd in de TN/MER BPL. Bij het bepalen van het voorkeurstracé heeft de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak meegenomen.□□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de hoogbouwflats te Brunssum Noord zou de 4-Baans buitenring op nog geen 40 m van de flat komen te liggen. Dit is onverantwoord dichtbij voor heel veel bewoners.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00990-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Veel onvervangbare cultuurhistorische elementen zullen verdwijnen bij aanleg.
Antwoord:	In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring is bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vooraleer ik op de verschillende punten in mijn zienswijze nader ingaan, wil ik u nog het volgende ter kennis brengen. Er lijkt maar één partij te zijn die deze Buitenring wil aanleggen en dat is de Provincie Limburg. Het is een prestige project geworden van de Provincie over de ruggen van de Parkstad bewoners - Parkstad Limburg kent een sterke achteruitgang van inwonersaantallen. Er is een overschot aan bedrijfsterreinen en grote leegstand in de kantore n sector. Wat deze provincie nodig heeft is een overheid die proactief beleid maakt ten aanzien van de vergrijzing en ontvolking, volshuisvesting, innovatie, werkgelegenheidsprojecten, onderwijs etc. Het aanleggen van een Buitenring lost al deze problemen niet op. Want wat is het probleem eigenlijk. We kennen geen files in het Parkstadgebied! Hieronder treft u mijn zienswijze aan tegen het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, alsmede tegen de twee aanvullingen op het MER voor de Buitenring en het MER Aansluiting Nuth. Nut en noodzaak aanleg Buitenring De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-)weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. Zeker in een gebied zonder files had dit vooraf plaats moeten vinden. In de provinciale plannen worden de begrippen `nut` en `noodzaak` door elkaar gebruikt. Een onderbouwing van nut en noodzaak is van belang voor de maatschappelijke belangenafweging en het verkrijgen en behouden van draagvlak. Dat laatste ontbreekt volledig.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering

in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Financiering Niet is onderzocht en gemotiveerd hoe de door de Provincie gestelde doelen met het begrootte geld (of minder) ook bereikt zouden kunnen worden. De Provincie is hierin nalatig geweest. De overheid heeft aangetoond dat bij projecten als de Buitenring de kosten steeds uit de hand lopen. Baten zijn niet zichtbaar gemaakt. In de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). MKBA zijn uiteenlopende maatschappelijke kosten niet meegenomen omdat bijvoorbeeld de provinciale plannen onvoldoende concreet zijn, zoals gevolgen voor en de (her) structuren n g van het lokaal verkeer in de Parkstadgemeenten, Nuth en Schinnen; de overlast, de vervuiling en de verplaatsing van negatieve verkeerseffecten. Ook de schade aan de natuur en de horizonvervuiling wordt nergens meegenomen. Het onderzoek naar het Dwingend maatschappelijk belang in het kader van de ADC-toets (zijn er Alternatieven, is er een Dwingend maatschappelijk belang, is de Compensatie vooraf volledig geregeld) behoort per deeltraject te worden verricht en niet uitsluitend voor de Buitenring als geheel, gezien de mate van afwisseling van conflictrijkdom in de uiteenlopende zones. De planning van de aanleg in conflictrijke zones vergt een gedetailleerde en zorgvuldige planning. De restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora-

en faunawet) en gebieden (EHS). □□

In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. De provinciale plannen zijn niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de□aanbesteding en de uitvoering; restrictieve beleidskaders in deze ontbreken.□Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding. De Provincie handelt dan ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel, want de Provincie wordt geacht besluiten en plannen zorgvuldig voor te bereiden. Ik neem aan dat belanghebbenden op de nog aan te leveren plannen terug kunnen komen via een zienswijze, zodra deze zijn gepubliceerd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROWpublicaties. Hierdoor handelt de Provincie in strijd met het motiveringsbeginsel, dat ervan uitgaat dat besluiten en plannen door de Provincie goed dienen te worden gemotiveerd.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De Provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging, terwijl de Provincie geacht wordt bij de voorbereiding van besluiten en plannen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen. Daarbij moet de Provincie ook meenemen de AWACS-overlast die ik en de bewoners van Brunssum-Noord al sinds jaar en dag hebben.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid□De provincie stelt ten onrechte dat de aanleg van de Buitenring zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Dit argument van de Provincie kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg, want er is geen enkel bewijs te vinden of onderzoek uitgevoerd naar het□verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05535**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten, maar met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□Luchtverontreiniging (fijnstof)□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid en die van mijn vrouw en kinderen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht. De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.
Antwoord:	Ter hoogte van de Schumannstraat zijn verschillende maatregelen voorzien om de Buitenring goed in te passen. De Buitenring wordt enkele meters ingesneden. In het omgevingsplan is als geluidwerende voorziening een grondwal opgenomen met een hoogte van 5 meter ten opzichte van de weg. Deze wal krijgt aan zijde van de woningen een flauw talud (1op 3 tot 1 op 5). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00991-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreurs R.J.M. ., Schumanstraat 31 6441KC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer dat in de buurt van mijn woning zal rijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05565**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Landgraaf: Het alternatief van de aansluiting van de op -/ en afrit Hoogstraat / Nieuwenhagerheidestraat /Vogelzankweg De provincie heeft onvoldoende gemotiveerd waarom voor dit alternatief is gekozen De provincie heeft onvoldoende onderzoek gedaan naar alternatieven.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dtt moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fiinstof)□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.□Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.□Tevens zal ik bij `Vermeting " mijn achtertuin kwijtraken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00992-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg

(Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00992-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05573

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Driessen Lemaire M.A.A., Nieuwenhagerheidestraat 49 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de buitenring leidt tot een vermindering- / einde van mijn inkomsten als ZZP`er Door de aanleg van de Buitenring zal mijn bedrijf lange tijd of helemaal niet meer bereikbaar zijn voor mijn klanten, en ik kan mijn klanten niet bereiken. Tevens kan ik geen goederen/ voorraad meer ontvangen. Ook komt door de aanleg de ingang van het bedrijfsterrein te vervallen. Ik kan dan niet meer in mijn levensonderhoud voorzien en zal als ZZP`er alles kwijtraken maar wel nog mijn verplichtingen moeten nakomen (hypotheek en dergelijke) dit zou voor mij en miin gezin een financiële ramp betekenen waar ik nooit meer uit zal kunnen komen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Procedureel ben ik van mening dat de gevolgde inspraakprocedure(s) indruist/indruisen tegen internationaal rechtelijke afspraken, wetten en rechtsbeginselen. Zoals de rechten van de mens, Europese verdragen. Een normale bezwaarprocedure had in ieder geval doorlopen moeten worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is zorgvuldig en met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving voorbereid. Nu het Inpassingsplan is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Awb, behoefde geen bezwaarprocedure te worden doorlopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	de noodzaak van de buitenring is mij niet aangetoond. Het huidige beeld geeft wellicht enkele knelpunten maar deze zijn op eenvoudiger wijze op te lossen. In het file nieuws komt een probleem met zuid-limburg/parkstad niet voor. Onduidelijk is waarom dat wel zo zou zijn in de toekomst als je de problemen anders oplost. Dat geldt zowel voor de verkeersstromen maar ook voor de verwachte en uitgesproken winst voor toerisme en aanwakkeren regionale economie. Mi. allemaal optimistische schilderingen om de weg erdoor te krijgen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als de weg er toch moet komen waarom dan niet veel minder ingrijpend.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Nu is vastgesteld dat de asfaltering met ZOAB blijkbaar zelfs hier en daar zou leiden tot lagere geluidsoverlast dan de huidige weg valt niet in te zien waarom bij Vaesrade niet gewoon het oude tracé wordt gevolgd De bewoners van Maria Gewande wisten toen zij daar gingen wonen dat er een weg lag die in de toekomst steeds drukker zou worden en voor regionale ontsluiting moest zorgen. Die woningen waren daar ook al blijkbaar op voorbereid qua isolatie heb ik mij laten vertellen., waarom dan nu de last toch richting Vaesrade verplaatsen? Ik heb daar geen visie in kunnen ontdekken.Vaesrade wordt hierdoor ingesloten . Dienaangaande tref ik geen visie aan.
Antwoord:	In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	bij de aansluiting naar de snelweg bij Vaesrade/Nuth wordt gekozen voor een ingewikkelde variant linksaf richting schinnen waarbij een eenvoudig alternatief voorhanden is Gewoon links en rechtsaf voor resp heerlen en Eindhoven. Ja een klein stukje natuur wordt dan minder natuur maar ook nu al ligt dit stukje natuur onder druk van wegen/spoorweg en andere activiteiten.
Antwoord:	De natuurgebieden rond de aansluiting Nuth (Geleenbeekdal) zijn dusdanig bijzonder dat deze onderdeel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden (Natura2000). Effecten op deze gebieden moeten zoveel mogelijk voorkomen worden. In het voorkeursalternatief voor de aansluiting Nuth zijn de effecten op het Geleenbeekdal geminimaliseerd. Het door reclamant voorgestelde alternatief voor de aansluiting heeft een veel grotere invloed op dit gebied en is om die reden niet acceptabel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als de weg er toch komt zoals gepland dan dient de huidige op/afrit gehandhaafd te blijven□cq dienen de inwoners van bv de weg vaesrade op een eenvoudige wijze toegang te hebben□naar Nuth en Heerlen Dat is nu niet het geval.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Via een verbindingslus blijft Vaesrade een directe verbinding behouden met de kern van Nuth. Via de Hommerterweg en de Rozenstraat blijven directe routes naar Hoensbroek en Heerlen aanwezig.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	het langzame verkeer vanuit Vaesrade naar Nuth/heerlen is eveneens niet goed ingeregeld Dat geldt ook voor paard/wagen verkeer.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Langzaam verkeer (inclusief ruiters) vanuit Vaesrade kan na aanleg van de Buitenring op verschillende locaties de Buitenring kruisen richting Nuth of Heerlen: via Kathagen, de Naanhofsweg, de Rozenstraat of de Hommerterweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00993-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	een van de doelstellingen was dat de reistijd niet langer mocht worden. Welnu, daar wordt niet aan voldaan. Ik zal rond de 3 a 4 km extra moeten rijden om in Heerlen te geraken. Een dubbele reistijd. Terwijl zelfs in jullie plaatje dan in de spitstijd filevorming zal optreden.? Mijn werkgever gaat uit van de kortste verbinding cq uit van OV afstanden Ik ga er dus straks ook financieel op achteruit.
Antwoord:	De routes zijn bepaald aan op basis van het verkeersmodel. De toedeling in het verkeersmodel Parkstad Limburg vindt plaats op basis van tijd waarbij voor de ochtend- en avondspitsperiode voor het personenautoverkeer rekening wordt gehouden met capaciteit en kruispuntweerstanden. Het kan dus voorkomen dat een langere route qua afstand gekozen wordt die qua reistijd het kortste is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00993-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05579

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als de weg er komt zuilen er in Nuth en wellicht ook elders problemen ontstaan.□De gemeente Nuth is bang dat als zij zou gaan voor een optie oude tracé volgen de provincie□deze gemeente niet zal helpen deze problemen op te lossen. Daarom is een motie terzake niet□aangenomen.□□Tot slot ben ik van mening dat elke inwoner van de getroffen gemeentes een complete versie□van de visie etc had moeten ontvangen.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Overigens nemen wij kennis van uw mening. Wij herkennen ons niet in het door u geschetste beeld van de bestuurlijke verhoudingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00994-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05559

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.F., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van□Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00996-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05608

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen niet voldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05616**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden.□Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een□termijn van 3,5 weken.□□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00996-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05639

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00996-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05640

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **00996-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 00998-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05636

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jorritsma W.J., Europalaan 615 6441VS te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Volgens het ontwerpbesluit "Wet geluidhinder ten behoeve vh inpassingsplan Buitenring" is men voornemens de geluidsnormen simpelweg te verhogen. Deze normen zijn bedoeld om de mens te beschermen en niet om klakkeloos te wijzigen als het de heren goed uitkomt voor hun prestigeproject. Oplossingen als een enorme geluidswal zijn natuurlijk geen oplossing.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01000-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05647

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze is op dit onderdeel ongegrond

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht.□Waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01001-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H.J.N., Apollolaan 42 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.□Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01002-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05653

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen niet voldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit□Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3.□Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. □ Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.□□De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01002-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05668

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden.□Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01002-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05670

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp aanpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01002-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. De laatste onderzoeken op het gebied van bewonerskrimp alhier tonen de noodzakelijkheid van een extra buitenring niet aan. Op het gebied van ingeleverd welzijnsgevoel kunnen geen berekeningen opgesteld worden, men kan er echter vanuit gaan dat dit in de miljoenen zal lopen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar□motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet". Zelf wonen wij aan de Hoogstraat op 200 meter afstand van de huidige ringweg. Deze straat is momenteel reeds een van de drukst bereden straten van Landgraaf (Nieuwenhagen), wat nu al tot een verkeersonveilige situaties leidt. Aanleg van dubbele op en afritten zal alhier voor nog meer verkeer zorgen, met een nog onveiligere situatie voor alle bewoners, inclusief de senioren woonachtigt in het seniorencentrum in deze straat.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracekeuze□Gezien de bevolkingsafname de komende 30 jaar acht ik een dubbelsporig traject zeer onzinnig, verbetering van het bestaande wegennet en oplossing van huidige knelpunten zal zowel het welzijn als de welvaart in regio Parkstad ten goede komen.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de□verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nu al niet mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit echter onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor onze gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Hoofdzienswijze: **01005-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg

(Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01006-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 05682

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fincken H.C.G.M., Oudestraat 3 6436AC te Amstenrade Franssen H.C.J., Oudestraat 5 6436AC te Amstenrade van Beers-van Eeghem J.C.M., Oudestraat 5b 6436AC te Amstenrade Van der Vorst P.H.L., Oudestraat 5a 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uw College vindt het ook niet meer nodig uw opmerkingen/aanvullingen MER te laten toetsen en een MER advies over de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth te vragen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01007-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. Ik verwijs ook naar een publicatie in het Limburgs Dagblad van 21 juli: (auteur: Margriet van Tulder, fractievoorzitter Groenlinks in het Limburgs Parlement): "Volgens de provincie is de noodzaak van de weg aangetoond. Deze levert een zogeheten maatschappelijk rendement op van tien procent. De helft van wat in Nederland over het algemeen interessant en zinvol wordt gevonden Dit is een zeer lage opbrengst, zeker afgezet tegen de schade die de weg toebrengt aan het milieu, de natuur en de daarmee samenhangende leefbaarheid in Parkstad Limburg De reistijdwinst bedraagt slechts maximaal 4 tot 6 minuten."
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05705**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01008-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05707

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen. □□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05713**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot* op het punt van verkeersonveiligheid. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Doordat het nieuwe gedeelte van de Nieuwenhagerheidestraat zal komen te bestaan uit een vijfbaansweg, onstsaat hierdoor op de Nieuwenhagerheidestraat vanaf nummer 51 een flessehalseffect. Hierdoor zal de verkeersonveiligheid sterk toenemen, op het punt waar de weg gaat versmallen zullen veel ongelukken gaan plaatsvinden, waarbij het bijna zeker is dat voertuigen in de gevels van de huizen zullen belanden. Verbreding van de bestaande Nieuwenhagerheidestraat is onmogelijk omdat de huizen direct aan de trottoirs zijn gebouwd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van

hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01008-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05714

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse□verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60□dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de□prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de□volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de□Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend□akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de□provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag□aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid□tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van□Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat□meer dan onevenredig wordt getroffen. In dit onderzoek dient betrokken te worden wat□de geluidsoverlast zal zijn van de file`s die naar verwachting zullen ontstaan, doordat er□stoplichten worden geplaatst. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen□onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de□Maastrichterlaan/Kant straat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Nieuwenhagerheidestraat sterk toenemen. Zulks blijkt uit de tabel opgenomen onder bijlage 8 behorende bij het deelrapport 4B `Bijlagen verkeerskundig onderzoek`, onderdeel uitmakend van het ontwerp inpassingsplan waarin wordt vermeld dat ten gevolge van deze aansluiting het aantal voertuigbewegingen zal toenemen tot 22.400 per etmaal. Deze toename van de verkeersbelasting nog verergerd door filevorming op de Niewenhagerheidestraat heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05738**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden.□Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.□Ook zal ik alle schade bij u claimen die gerelateerd is aan inkomstenderving, zowel tijdens de bouwwerkzaamheden als ook na de eventuele uitvoering van uw plannen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een□termijn van 3,5 weken.□□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.□□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. □Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.□□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05757**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	In het Provinciaal Inpasingsplan (PIP) is de realisering van de inpassingsmaatregelen die zijn beschreven in het Omgevingsplan planologisch mogelijk gemaakt. Het Omgevingsplan niet echter niet als welstandsbeleid vastgesteld omdat de bevoegdheid daartoe bij de gemeenteraden berust.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01008-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05758

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01008-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05759

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een□bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.□ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05761**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05763**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp aanpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.□□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01008-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05704**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-)weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden, de zgn. 0+-variant Verder zijn te verwachten gevolgen van krimp en vergrijzing in onze regio niet of niet voldoende meegenomen in de plannen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De Provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de Provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden, ook Natura-2000! De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige flora ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht Het principe van de wetgever is dat natuur is beschermd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten,

waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracé keuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Aanvankelijk had Provincie gekozen voor geen aansluiting Hoogstraat in Landgraaf (mijn voorkeur). Nu zijn daar volwaardige aansluitingen gepland, terwijl bij Eygelshoven en Abdissenbosch reeds volwaardige aansluitingen liggen.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05728**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof) De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01009-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05734**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars R.P.J., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning, aangezien volgens de berekeningen bijna tweemaal zoveel verkeer door de Kantstraat gaat komen. Zelfs uw voorlichters van de Informatiemarkt in het Parkstad Limburg stadion wilden, als de plannen doorgaan, liever niet in zo`n drukke straat als de Kantstraat, wonen!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-)weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch-recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden, de zgn. 0+-variant Verder zijn te verwachten gevolgen van krimp en vergrijzing in onze regio niet of niet voldoende meegenomen in de plannen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De Provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de Provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden, ook Natura-2000! De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige flora ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht Het principe van de wetgever is dat natuur is beschermd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten,

waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracé keuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Aanvankelijk had Provincie gekozen voor geen aansluiting Hoogstraat in Landgraaf (mijn voorkeur). Nu zijn daar volwaardige aansluitingen gepland, terwijl bij Eygelshoven en Abdissenbosch reeds volwaardige aansluitingen liggen.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05764**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01014-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof) De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01014-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05767

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenaars-Verhoeven E.A., Kantstraat 14 6374EH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning, aangezien volgens de berekeningen bijna tweemaal zoveel verkeer door de Kantstraat gaat komen. Zelfs uw voorlichters van de Informatiemarkt in het Parkstad Limburg stadion wilden, als de plannen doorgaan, liever niet in zo`n drukke straat als de Kantstraat, wonen!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01015-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 05746

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de afgelopen jaren (meer dan tien jaar) zijn plannen voor een project als de buitenring in allerlei vormen aangekondigd en weer van tafel gegaan. Hierbij hebt u met diverse instanties overleg gevoerd. Opvallend is daarbij dat bij een zo ingrijpend voornemen door U nooit een stelselmatig en gestructureerd overleg is gevoerd met de bewoners die langs de mogelijke tracés wonen. Als al sprake was van overleg dan gebeurde dat op incidentele basis veelal op initiatief van deze bewoners.
Antwoord:	De stukken hebben vanaf 17 juni 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio. Een ieder die dat wilde heeft in die periode de mogelijkheid gehad om in, bijvoorbeeld, een gemeentehuis de stukken te bekijken en een zienswijze indienen. Daarnaast zijn de stukken ook aangeboden op de website van de Buitenring. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Belanghebbenden zijn op deze manier goed geinformeerd en betrokken bij de besluitvorming. Het voorgaande betekent dat er voldoende mogelijkheden hebben bestaan om kennis te nemen van de relevante stukken en hierover uw mening kenbaar te maken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01015-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In overleg waaraan ik heb deelgenomen kwam telkens naar voren dat de informatie niet volledig was, wat ook nu tijdens de inzage termijn niet het geval is, cq, nog als concept moest worden gezien.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ De conclusie is dat de besluitvorming heeft plaatsgevonden op basis van volledige en zorgvuldig tot stand gekomen informatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01015-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de informatiemarkten/ inloopbijeenkomsten bleek geen bereidheid over fundamentele aspecten te discussiëren.□Als er overleg plaats kon vinden was dit voor de vorm en niet over de inhoud. Illustratief hiervoor zijn standaard verslagen van deze bijeenkomsten, waarin het besprokene nauwelijks of niet was terug te vinden en uitspraken die tijdens de laatste informatiebijeenkomst in juli werden gedaan door projectmedewerkers. "Er is geen tijd□en /of geld voor het uitwerken van alternatieven of optimalisaties en discussie over□uitgangspunten" (Zie de verslagen in de regionale bladen naar aanleiding van deze□bijeenkomsten).
Antwoord:	De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Wij betreuren het als bij u het gevoel leeft dat u tijdens deze bijeenkomsten niet de informatie heeft ontvangen waaraan bij u behoefte bestond. Wij nemen ter zake kennis van uw standpunt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01015-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **05754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Kesteren J.F., Klingstraat 7 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De door de provincie gevolgde werkwijze is niet alleen in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en een zorgvuldige belangenafweging maar heeft er ook toe geleid dat geen draagvlak onder de bevolking, voorwaar geen onbelangrijke groepering in een democratie, aanwezig is voor de plannen.□□Een signaal van ongenoegen mbt de gevolgde werkwijze heeft U kunnen waarnemen bij de verkiezingen voor het Europese Parlement en voor de tweede kamer op 9 juni jl. waarbij de regio zich massaal afkeerde van de gevestigde politiek.□Het niet opvangen van deze signalen(door te verwijzen naar het Europese en landelijke karakter van deze verkiezingen) en volharden in een aanmatigende houding en handelswijze door de provincie zal dit gevoel alleen maar versterken met alle gevolgen van dien.
Antwoord:	Het inpassingsplan is tot stand gekomen na een zorgvuldige voorbereiding, waarbij de toepasselijke wet- en regelgeving in acht is genomen. □De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg; had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toenstischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzaketijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05792**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan heeft de Provincie onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-pubiicaties. Hierdoor heeft de Provincie niet voldaan aan haar motiveringsplicht.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. In het algemeen is de provincie Limburg in de procedure om te komen tot het provinciale inpassingsplan onjuist en onzorgvuldig te werk gegaan. Dit geldt mn voor de keuzes van de traces.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof) De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht. Waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01016-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelen J.P.J., Kleikoeleweg 134 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.□Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden

omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01019-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.□Het is ook niet duidelijk waarom niet gekozen is voor een aansluiting ter hoogte van de□Schanserweg, de invloed op het verkeer daar ter plekke is aanzienlijk minder.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05791**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01020-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05798

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen. □□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit□Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden.□Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. Nergens langs de Buitenring worden de grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden. Dit geldt voor de Volgelzankweg.□ □De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). □ □Wij stellen vast dat de bewering dat het luchtkwaliteitsonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen niet nader door reclamant wordt onderbouwd.□□□Voor PM2,5 gelden op dit moment geen grenswaarden maar enkel richtwaarden. Uit analyses van het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) blijkt dat er een statistische relatie bestaat tussen PM2,5 en PM10. Indien er sprake is van geen overschrijdingen van de grenswaarden voor de concentratie PM10, mag verondersteld worden dat ook de grenswaarde voor PM2,5 niet overschreden zal worden.□□□ □Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.□Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01020-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05857

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01020-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05861

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01020-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01026-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05820**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ritzen J.J.H., Brunssummerweg 132 6373EZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast "De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden".
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01026-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ritzen J.J.H., Brunssummerweg 132 6373EZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)□"De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid".
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01026-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ritzen J.J.H., Brunssummerweg 132 6373EZ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht□"De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht".□10. Waardevermindering woning
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toerist!schrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad. "Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristischrecreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05831**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen zorgvuldig moeten voorbereiden.□"Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding";
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05832**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel□Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen goed dienen te motiveren□"In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties".
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging□Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen.□"De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging".
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. "Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet".
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé-keuzes onderzocht. "In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□"De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden".
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05846**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)□"De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid".
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01027-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05847**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palmen M.K.A., Brunssummerweg 55 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongenot/ uitzicht□"De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht".□10. Waardevermindering woning
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Naar mijn mening is een vierbaanse ringweg in een vergrijzende krimpregio als Parkstad Limburg helemaal overbodig,omdat door de toenemende vergrijzing de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder zal worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de Provincie Limburg beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n is niet realistisch, omdat de `Mobilitatsausschuss` van de stad Aken al op 20.01.2005 en de gemeenteraad van de stad Aken op 02.02.2005 hebben besloten, niet met de bouw van de B258n op Akens grondgebied akkord te gaan. Deze besluiten van de desbetreffende commissie als ook van de raad van de stad Aken zijn rechtsgeldig en men is in Aken niet van plan, deze besluiten te wijzigen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05859**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespart (een effect, die men nu al kan constateren en die door een vierbaanse weg alleen maar erger zal worden). Hierdoor zullen geluids- en fijnstofemissies aanzienlijk toenemen.
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05866**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaanse ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaanse weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving.Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet constateren, dat het bestaande wegennet de bereik-baarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05872**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaanse ringweg plus een tweebaanse ontsluitingsweg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" de facto zes rijbanen met alle gevolgen van geluids- en fijnstofoverlast "voor de deur" krijgen, waardoor de huizen sterk in waarde zullen verminderen en de levenskwaliteit van de bewoners aanzienlijk achteruit zal gaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05875**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1 baanse weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo besparde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01029-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dymo K.H., Constantijn-Eik 4 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baanse weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd. De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05879**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze burcht. □□
Antwoord:	Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren zoals vos geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen (ecologisch draaiboek).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. Ik heb diverse contacten met Kerkraadse bedrijven, maar nog nooit iemand horen klagen over bereikbaarheid. Sterker nog: slechts enkele jaren geleden is zelfs het distributiecentrum van Boston Scientific International met ca. 250 medewerkers verhuisd naar een locatie vlakbij de Dentchenbacherweg. Het is ondenkbaar dat een dergelijk distributiecentrum -waarvan vervoer nota bene de kernactiviteit is een dergelijke stap zou zetten als de bereikbaarheid op dat moment of in de nabije toekomst een probleem was of zou worden. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05882**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven. Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet voldoende duidelijk hoe de weg nu eigenlijk gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn. Er zijn ervaringen van inwoners van Kerkrade die geen duidelijk antwoord krijgen op herhaalde vragen. Ook is er de door de provincie geen tijdige noch anderszins adequate actie genomen teneinde betrokken mensen vooraf te infomeren. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen die de gemiddelde burger zich moet getroosten teneinde vergunning te krijgen voor bijv. het verbouwen van een huis. Hiertoe is immers minimaal o.a. een gedetailleerde tekening nodig. Het komt mij voor dat hier de wetten die gelden voor provincie c.q. burger niet uitgaan van hetzelfde principe en op zijn minst niet in verhouding tot elkaar staan. Hoofdstuk 1, Artikel 1 van de grondwet begint met het grondrecht: Allen die zich in Nederland bevinden, worden in gelijke gevallen gelijk behandeld. Het is zeer de vraag of dit hier het geval is.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Uit het voorgaande volgt dat het besluit zorgvuldig is voorbereid en is genomen met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder in onze buurt duidelijk worden aangetast waardoor het leefklimaat sterk wordt aangetast.Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). het is ook maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij een snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4- baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden

kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01030-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05891

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directere omgeving van deze Buitenring, aangezien o.a. meer fijnstof en hogere concentraties CO te verwachten zijn, en wel dagelijks, jaar in jaar uit.□ □Tevens zal de C02-uitstoot gaan toenemen. Hier zijn een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaanVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis significant dalen. Ik behoud mij alle rechten voor om hiertoe op enig moment een claim ter compensatie van de geleden schade in te dienen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01030-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05899**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Vankan N.T.W.P., St. Jozefstraat 16 6467AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gang van zaken rond de planning van deze Buitenring, de manier waarop hier (niet of nauwelijks) over wordt gecommuniceerd door betreffende overheden, is een goed voorbeeld van het slechte contact tussen overheid en burger en in mijn ogen helaas een gemiste kans. Ik vraag mij dan ook af of hier wel alle van toepassing zijnde procedures correct zijn gevolgd en uitgevoerd.
Antwoord:	In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven, advertenties enz.. Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. De provincie heeft terzake aan alle wettelijke vereisten voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01031-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05877

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring dient geen doorgang te vinden.
Antwoord:	De Provincie is van oordeel dat met de realisatie van de Buitenring verschillende doelstellingen worden nagestreefd en wenst het project te realiseren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01032-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 05883

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01033-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05910

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	-De provincie heeft de betrokken belangen niet zorgvuldig tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigen per etmaal.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse□verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast□fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.□ □
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01033-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01035-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring dient geen doorgang te vinden.
Antwoord:	De Provincie is van oordeel dat met de realisatie van de Buitenring verschillende doelstellingen worden nagestreefd en wenst het project te realiseren.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De werkwijze van de provincie met betrekking tot het inpassingplan leidt ertoe dat de belanghebbende vrijwel niet met een voldoende mate van zekerheid zijn juridische positie kan onderzoeken en vaststellen. Van de provincie mag worden verwacht dat deze situatie zou zijn voorkomen, omdat het onacceptabel is dat op deze wijze rechtsonzekerheid wordt gecreëerd. Om deze reden ziet cliënt zich genoodzaakt om op deze plaats in elk geval de algemene grond te formuleren dat het gehele PIP in al haar onderdelen in strijd is met de goede ruimtelijke ordening.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Doordat binnen het inpassingplan niet is aangegeven waar de weg zal worden gesitueerd, is het voor cliënt nauwelijks na te gaan wat de impact van de weg zal zijn op de eigendommen en of in verband daarmee geluidwerende voorzieningen (en zo ja: tot welke hoogte) nodig zijn om de effecten van de aanleg van de weg te mitigeren. In het bijzonder is in strijd met artikel 3.3.1 lid i Bro verzuimd om de ligging van geluidsgevoelige terreinen op te nemen in het PIP, terwijl voorts de functie van de voornaamste wegen alsmede het 4 dwarsprofiel/aantal wegen, of de as van de weg op de digitale plankaart niet is terug te vinden. Mijn cliënt weet als eigenaar van gedeeltelijk in, maar bovenal gedeeltelijk buiten het plangebied gelegen gronden in het geheel niet waar hij aan toe is. Een dergelijke rechtsonzekerheid is niet alleen jegens cliënt, doch ook in het algemeen in strijd met de goede ruimtelijke ordening.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens de recente informatiebijeenkomst die cliënt heeft bijgewoond, is aangegeven dat men het probleem van de bereikbaarheid heeft erkend. De oplossing wordt gezien in het verlengen van de bestaande tunnel onder de A76. Die oplossing is echter verre van toereikend en brengt ook een ander probleem met zich. De bestaande tunnel is nu al niet hoog/breed genoeg om agrarisch verkeer (denk aan landbouwmachines, hooiwagens, mestwagens en de toe- en aflevering van bedrijfsbenodigdheden en producten) door te laten. Om de toegankelijkheid te borgen dient de tunnel derhalve niet alleen te worden verlengd, maar ook verhoogd en verbreed. Onduidelijk is voor dit moment tegelijkertijd of de tunnel wel binnen de begrenzing van het PIP is opgenomen. Voor zover dat niet het geval is, ligt er binnen het PIP dus geen enkele waarborg dat de boerderij ook na de realisatie van de Buitenring toegankelijk zal zijn.
Antwoord:	De ontsluiting van de landbouwgronden aan de zuidzijde van de A76 verloopt via de nieuwe landbouwtunnels onder de nieuwe toe- en afritten en A76 en/of via de Nutherweg. Het aanpassen en/of verhogen van de bestaande landbouwtunnel onder de A76 maakt geen onderdeel uit van de planvorming van de Buitenring Parkstad Limburg en is derhalve niet opgenomen in het inpassingsplan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05973**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Uit de plankaart kan niet worden afgeleid hoe de routing van de tunnelmond naar de boerderij door de Provincie wordt gedacht.
Antwoord:	Er komt een nieuwe landbouwtunnel onder de afrit richting Schinnen in het verlengde van de bestaande , Beide tunnels fungeren tevens als faunapassage.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Met betrekking tot het kasteel tast cliënt volstrekt in het duister omtrent de wijze waarop de provincie in de ontsluiting wil voorzien. Uit de kaart kan niet worden afgeleid hoe een eventuele omleiding wordt aangelegd.
Antwoord:	De ontsluiting van het kasteel/hoeve verloopt thans via het onverhard pad langs A76 richting bedrijventerrein De Breinder. Dit pad zal worden hersteld langs de nieuwe toerit vanaf het turboverkeersplein richting Schinnen. Dit onverharde pad kan binnen het vigerende bestemmingsplan worden aangelegd en behoeft derhalve niet te worden opgenomen in het inpassingsplan van de Buitenring parkstad limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De landschappelijke inpassing voor de aansluiting te Nuth lijkt niet veel om het lijf te hebben.
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast. In het Omgevingsplan zijn aanvullende maatregelen opgenomen om deze oplossing landschappelijk in te passen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het PIP wordt nergens een motivatie gevonden voor de locatiekeuze van de aansluiting met de A76 juist over de eigendommen van mijn cliënt, noch is gemotiveerd waarom het aanvaardbaar is de belangen van de Landgoederen, het Rijksmonument en de (eigenaren/exploitantenvan de) agrarische gronden achter te stellen bij de belangen van de aanleg van de aansluiting. Te meer nu niet is of lijkt te zijn afgewogen om te kiezen vooreen locatie meer in de nabijheid van de kern Nuth, is het feit dat helemaal geen oog bestaat voor de gebruiks- en exploitatiemogelijkheden van de eigendommen van cliënt voor hem een bittere pil. De motiveringsplicht is hier in ernstige mate geschonden, hetgeen niet zonder sanctie kan blijven.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast. In het Omgevingsplan zijn aanvullende maatregelen opgenomen om deze oplossing landschappelijk in te passen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het is onaanvaardbaar dat de landschappelijke inpassing niet voldoende is geborgd in het PIP.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	. Hiervoor is al gememoreerd dat de onduidelijkheden over de wijze waarop de Buitenring vorm zal worden gegeven leidt tot een ernstige schending van de rechtszekerheid. Nu zelfs gebleken is dat zelfs de provinciale (inpassings)planwetgever niet meer weet dan dat de weg 2x2 rijstroken zal kennen waarop 100 km per uur mag worden gereden, kan het niet anders zijn dan dat de begrenzing van het PIP zo ruim is getrokken dat alle mogelijke uitwerkingsvarianten daarbinnen mogelijk zijn. Dit brengt met zich dat de begrenzing eerder (veel) te ruim dan te krap bemeten zal zijn. Omdat het PIP een basis kan zijn voor onteigening-een zeer ingrijpend instrument waardoor cliënt eigendom van gronden kan verliezen - dient de begrenzing van het te onteigenen grondgebied gemaximeerd te zijn tot datgene dat echt nodig is, zodat cliënt niet het risico loopt dat hij meer gronden kwijt raakt dan strikt genomen noodzakelijk zou zijn
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ De grenzen zijn aan de buitenzijde echter zodanig bepaald dat niet meer grond nodig is dan daadwerkelijk voor de weg en bijbehorende voorzieningen nodig is.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënt stelt zich op het standpunt dat de gemeente Nuth zelf een bestemmingsplan dient op te stellen voorde aansluiting van de Buitenring op het industrieterrein De Horsel, zoals ook Rijkswaterstaat zelf in (inpassings)plannen dient te voorzien voorzover het betreft de vervanging van de op-en afritten te Nuth/Schinnen. In lijn met het voorstaande stelt cliënt de vraag in hoeverre de aansluiting te Nuth in casu wel een provinciaal belang is dat het inzetten van het instrument van het inpassingsplan rechtvaardigt. De aansluiting over de gronden van mijn cliënt lost een gemeentelijk probleem op (ten koste van cliënt) het voorziet niet in een provinciaal belang.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In strijd met de Wro en het Bro is geen onderzoek verricht op tal van relevante deelterreinen op de eigendommen van mijn cliënt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Hetgeen reclamant beweert dat de onderzoeken niet zijn uitgevoerd op zijn perceel is het gevolg van de omstandigheid dat reclamant geen betredingstoestemming heeft gegeven om alle noodzakelijke veldonderzoeken te verrichten. De andere onderzoeken zijn wel uitgevoerd omdat deze niet afhankelijk zijn van fysieke opnames ter plaatse. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Betwist wordt dat afgezien kan worden van het voorleggen van de alternatieven m.b.t. de aansluiting te Nuth aan de commissie voor de MER. In onvoldoende mate zijn alternatieven voor de aansluiting te Nuth onderzocht en omschreven in een MER.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vraagt voorts aandacht voor het risico van verzakkingen van de opstallen die op de Landgoederen aanwezig zijn. In de ondergrond zijn steenkoolmijnen aanwezig, in het verleden is reeds schade als gevolg van mijnbouwwerkzaamheden ontstaan. Die schade kan als gevolg van de aanleg van de Buitenring en al wat daar bij hoort, verder worden vergroot.
Antwoord:	Met de aannemer worden afspraken gemaakt om schade en hinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat er schade of onaanvaardbare hinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □□□□VBij de feitelijke aanleg van deVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In dat kader is onderzoek verricht naar geluidsaspecten met het oog op het woon- en leefklimaat. Het toetsingskader is in deze gevallen niet per definitie hetzelfde. Of een bepaalde geluidsbelasting binnen een bepaalde norm blijft, staat niet per definitie gelijk aan het waarborgen van het woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. □Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Behalve voor het antwoord op de vraag of de norm voor fijnstof en dergelijke worden gehaald, is de luchtkwaliteit van belang voor de onderhoudskosten van de gebouwen en het aan de weg aanliggende grondgebruik. De aanleg van de Buitenringaansluiting te Nuth leidt ertoe dat fijnstof neerslaat op de gebouwen (schoonmaakkosten) en op de landerijen (vervuiling van veevoeder). Dit aspect is niet afgewogen in het PIP.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De neerslag van roet- danwel fijn stof deeltjes beperkt zich in hoge mate tot de weg of de directe nabijheid van weg zelf. Op gruimere afstand van de Buitenring zal het effect marginaal zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op de eigendommen zijn diverse vijvers aanwezig die van water voorzien worden door bronnen op en om de eigendommen (o.a. het Bronnenbos is een belangrijke leverancier van het water in de vijvers). Cliënt maakt zich grote zorgen over de ernstig toenemende mate van verharding op de gronden die onder het PIP vallen.
Antwoord:	Uitgangspunt is dat de BPL hydrologisch neutraal dient te worden gerealiseerd. Om de verharding te compenseren worden aan weerszijden van de BPL droogvallende bergingssloten gerealiseerd. In deze droogvallende bergingssloten van 4 meter breed is een berging aanwezig die een extreme bui die eens in de 100 jaar voorkomt kan opvangen. Om het water vast te houden en te laten infiltreren worden stuwschotten geplaatst. Daarnaast wordt op een groot deel van het traject bodemverbetering toegepast onder de slootbodem om het hemelwater te laten infitreren. Een en ander is beschreven in het afwateringsplan. De aanwezige regenwaterbuffers van het waterschap en de gemeente worden volledig gecompenseerd op ongeveer de zelfde locatie. Zie hiervoor ook de Verbeelding. In de oksels van de oprit wordt nog een extra infiltratievoorziening gerealiseerd, om de voeding van het grondwater in stand te houden. In het plan is de waterloop vanuit het bronnenbos richting vijvers opgenomen. Deze waterloop heeft ook een ecologische functie. Het gehele plan is met het waterschap Roer en Overmaas besproken in het kader van de Watertoets en door het waterschap akkoord bevonden. Bij de uitwerking van de kustwerken worden constructies gekozen die zo min mogelijk zetting en gronddruk veroorzaken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06020**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënt neemt het standpunt in dat het stadium waarin het ontwerp van de Buitenring zich bevindt nog zodanig ongewis is, dat het strijdig is met de systematiek van de Wro om een zo breed scala van functies binnen één directe bestemming op te nemen. De meest voor de hand liggende optie zou zijn geweest om te werken met een globale bestemming die uitgewerkt moet worden, zodat er nog een nader toetsmoment met rechtsbescherming ontstaat waardoor cliënt niet - zoals nu het geval is - zeer breed moet inzetten in de zienswijze, maar gericht de belangen kunnen verifiëren en gericht kunnen toetsen. De werkwijze (directe bestemming Verkeer) die nu is gekozen is evident strijdig met de Wro.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	betrokken. Het lijkt erop alsof ten opzichte van de Landgoederen in het geheel niet wordt voorzien in geluidwerende voorzieningen. Uit de planregels in combinatie met de plankaart kan niet worden afgeleid dat ten opzichte van de Landgoederen een aanduiding `Specifieke vorm van verkeer-geluidwerende voorziening` is aangebracht, Als dit inderdaad correct afgelezen is van de digitale plankaart, dan brengt dat met zich dat het goed woon- en leefklimaat serieus in het gedrang komt, in het bijzonder voor de Landgoederen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ongeacht of de verkeersintensiteit op de geprojecteerde wegen wel of niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit tot boven een wettelijke norm, is van belang dat per definitie de luchtkwaliteit verslechtert door de aanleg van de weg. Dit zal zich niet alleen uiten indetoename van fijn stof en roetdeeltjes in de lucht die men aldaar inademt, maar ook in de aantasting van het kasteel. De roetneerslag op het kasteel zal toenemen, waardoor ook de onderhoudskosten toenemen. Het woon- en leefklimaat van de resterende eigendommen verslechtert dus zowel qua geluid, als qua luchtkwaliteit, en leidt ook nog eens tot extra onderhoudskosten aan het Rijksmonument.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De neerslag van roet- danwel fijn stof deeltjes beperkt zich in hoge mate tot de weg of de directe nabijheid van weg zelf. Op gruimere afstand van de Buitenring zal het effect marginaal zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Er is geen archeologisch onderzoek uitgevoerd op de eigendommen van cliënt.
Antwoord:	Het is niet juist dat er geen archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden dat betrekking heeft op de percelen in eigendom van uw client. In de aanloop van de planvorming voor de Buitenring is een Bureauonderzoek zoals bedoelt in de Kwalitetsnorm Nederlandse Archeologie uitgevoerd. Daarnaast is ook door de Gemeente Nuth en de Parkstad gemeenten een archeologische waardenkaart vastgesteld. Op basis van deze gegevens is een dubbelbestemming archeologie opgenomen. Het is juist dat er op de percelen van uw client nog geen onderzoek in het veld is uitgevoerd. Wij wijzen erop dat uw client tot op heden geen medewerking aan onderzoek op de percelen heeft willen verlenen. Hoewel de uitvoering van inventariserend vooronderzoek door middel van boringen of proefsleuven zeker nodig is voor de realisatie van de weg, vervalt in dezen de onderzoeksplicht in het kader van het Ontwerp PIP als uw client niet meewerkt aan deze onderzoeken. De dubbelbestemming archeologie is dan ook noodzakelijk om te borgen dat het onderzoek in volgende fasen wel wordt uitgevoerd. □□Het door uw geschetste gedachtenexperiment van de zonder grondroerende of beinvloedende effecten aanleggen van de weg is de moeite van het overdenken waard. Dit zou er inderdaad toe leiden dat er geen aanlegvergunning nodig is. Met een dergelijke weg zou dan ook de ultieme vorm van archeologische bescherming In situ gerealiseerd worden. Bescherming In Situ is de hoeksteen van het Europees, Nederlands en Provinciaal beleid. Deze uitvoeringsvorm van de weg realiseert een ultieme combinatie van geen vergunningdruk en volkomen bescherming. Een dergelijke weg voldoet dan ook zeker aan de Wet op de Archeologische Monumentenzorg. □ Oneindige bescherming is in het kader van de Archeologische Monumentenzorg een gewenste optie. In een dergelijk scenario is het aan de maatschappij van de toekomst om als het hun uitkomt de weg te verwijderen en onderzoek uit te voeren op een voor hen geschikt moment. □□Het vooruitschuiven van het archeologisch onderzoek wordt veroorzaakt door het uitblijven van betredingstoestemming van de zijde van uw client. Binnen de geldende wet- en regelgeving vervalt daarmee de verplichting het onderzoek uit te voeren in het kader van het Ontwerp PIP. Ondertussen heeft de Provincie Limburg opdracht gegeven voor het uitvoeren van het onderzoek zodra de terreinen vrijkomen. □□ Het is in de lijn der verwachtingen redelijk om aan te nemen dat de kans op archeologische waarden op het terrein van uw clienten aanwezig is. Of deze van dien aard zijn dat het onaanvaardbaar is hen te verwijderen is niet geheel uit te sluiten. deze kans is echter zeer klein. daarnaast leent de situatie ter plaatsen zich waarschijnlijk goed voor bescherming In Situ.□□Het door u geschetse scenario, waarbij op de betreffende percelen er archeologische waarden aanwezig zijn waarvan aantasting onaanvaardbaar is, is weinig waarschijnlijk. Dat daarmee ook de totale realisatie en doel van de Buitenring in gevaar komt is nog minder aannemenlijk. Zoals gezegd is de kans groot dat na een beperkt vooronderzoek en bijbehorende waardestelling, ongeacht de aanwezige archeologische waarden, besloten wordt tot behoud In Situ. □□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De invoering van de Crisis en Herstelwet is gedaan door het demissionaire kabinet. Dit neemt niet weg dat projecten welke ten gunste van het economisch herstel dienen, uitgevoerd moeten kunnen worden, echter dit project is reeds ruim voor aanvang van het betreffende kabinet opgestart. Waarom juist nu een versnelling in plaats van een zorgvuldig afgewogen besluit.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07733**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is onbegrijpelijk dat wanneer de tijd als kritische factor wordt ervaren (om tot openstelling te kunnen komen op de gepubliceerde datum van januari 2015) er dan geen extra effort is gestoken in draagvlakvorming.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	3.2. Nuth tot aan Hoensbroek - V PIP paragraaf 4.4.2 In deze paragraaf is het volgende weergegeven: Hoofddoel van het voorkeursalternatief is om de invloed van de aansluiting op het Natura2000-gebied Geleenbeekdal te minimaliseren. Om deze reden is gekozen voor een compacte aansluitvorm. Om de verkeersstromen goed te verwerken is een turboverkeersplein opgenomen. Het ontwerp is ontwerptechnisch en verkeerstechnisch goedgekeurd evenals de kostenraming. Bevinding Gelezen deze motivering blijkt dat het woon- en leefmilieu van het gebied waarin de aansluiting wordt ingepast, in grote mate ondergeschikt is aan de verkeerskundige "Randstad-achtige" oplossing. Uit de opgenomen verbeelding blijk niets over de precieze (hoogte)ligging van het trace. Er is geen lengteprofiel opgenomen, volstaan wordt slechts met een verbeelding in het platte vlak. Uit de verbeelding blijkt niet dat de verkeersstromen op het verkeersplein worden geregeld met een VRI, hetgeen wel mondeling is medegedeeld op de informatiemarkt te Kerkrade.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. In de onderliggende documenten die behoren bij het Ontwerp Inpassingsplan zijn ook de technische ontwerpen opgenomen. In deze ontwerptekeningen zijn ook de lengteprofielen opgenomen van de aansluiting Nuth en Buitenring. Het lengteprofiel maakt onderdeel uit van de onderliggende documenten. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de verkeersstromen op het turboverkeersplein worden geregeld met een VRI. De nadere uitwerking van de kruisingsvlakken behoort niet in de planologische fase maar wordt nader uitgewerkt in de uitvoeringsfase. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07752

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Gezien de drastische wijziging van het ontwerpmodel ten opzichte van het voorkeursalternatief voor de aansluiting Nuth, stemmen wij niet op voorhand in met de verwachting dat de actualisatie niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden. De geraamde 34.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal zullen allen op het VRI-geregelde turbo-verkeersplein in snelheid vertragen en versnellen. De opstallen van cliënten (kasteel Reijmerbeek en de hoeve) zijn slechts op circa 50 meter afstand gelegen van het verkeersplein en zullen ons inziens wel degelijk zeer nadelig worden beïnvloed, waarbij het aannemelijk is dat de grenswaarden ten aanzien van de luchtkwaliteit worden overschreden.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet Luchtkwaliteit in acht genomen.□In de Wet Luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Dat geldt ook voor de in de zienswijze genoemde locaties.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07754

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aangezien de resultaten van de Gasunie nog op zich laten wachten kan niet worden onderzocht of hieraan gaat worden voldaan in relatie tot de eigendommen van cliënten.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. □Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Uit de planologische regeling valt af te leiden dat in de nabijheid van en op de percelen van cliënten een gastransportleiding is gelegen. Langs het wegtracé is een leidingenstrook bestemd. Indien het wegtracé leidt tot een verlegging van de gastransportleiding waardoor het plaatsgebonden risico toeneemt is de toegekende bestemming zoals die grenst aan de over te blijven eigendommen van cliënten niet aanvaardbaar. Op voorhand is niet in te schatten welk nieuw leidingentracé zal worden ontworpen en welke consequenties dit zal hebben voor de gebruiksmogelijkheden van de eigendommen van cliënten.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. □Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07757**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Tijdens de informatiemarkt te Kerkrade vernamen cliënten dat de geplande ecologische voorzieningen grenzend aan de eigendommen van cliënten / kruisend onder□de A76 nader uitgewerkt dienen te worden. De doeltreffendheid en consequenties voor cliënten zijn daarmee nog in het ongewisse.
Antwoord:	De faunavoorzieningen die zijn voorzien ter plaatse van de BPL staan opgenomen in bijlage 5 van deelrapport 8A - Natuurtoets, mitigatieplan en compensatieplan BPL. Indien de door u genoemde locatie binnen dit gebied ligt, kunt u aan de hand van deze bijlage de consequenties bepalen. De faunavoorzieningen ter plaatse van de Aansluiting Nuth en Avantis waren ten tijde van de ter inzage legging van het PIP nog niet bekend, aangezien het wegontwerp op deze locaties nog op bepaalde punten moest worden gewijzigd. Bij de definitieve versie van het PIP, zijn alle faunavoorzieningen opgenomen in het ontwerp.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Eveneens is tijdens de informatiemarkt te Kerkrade aangegeven dat een uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de realisatie van de BPL als een D&C-contract in de markt gezet wordt, hetgeen inhoudt dat er nog geen sprake is van definitieve afspraken over de vormgeving en de wijze van verwezenlijking van het verkeersplein inclusief alle bijbehorende voorzieningen (op- en afritten, ecologische voorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieiningen, verlichting etc).
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De MKBA laat zien dat de reistijdwinsten (de bereikbaarheidseffecten) van de Buitenring de belangrijkste baten zijn. Voor veel verplaatsingen binnen Parkstad Limburg is de Buitenring een snel alternatief, waardoor voor veel verplaatsingen de reistijden korter worden in vergelijking met de situatie zonder Buitenring. Dit is voor een belangrijk deel het resultaat van het ontwerp van de Buitenring.□Bevinding□Uit dit rapport blijkt dat met name de bereikbaarheideffecten de belangrijkste gekwantificeerde baten zijn. Voor de natuur wordt het effect slechts kwalitatief opgenomen in de MKBA. De vraag is of wanneer de kosten van de natuurcompensatie worden opgenomen in de totale kosten (hetgeen vermoedelijk niet het geval is, aangezien de compensatieplannen niet binnen de scope van het PIP vallen) er dan nog steeds sprake is van een positieve kosten/batenverhouding.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring.□□De kosten en de effecten van compensatie en mitigatie zijn, conform de voorschriften, in de MKBA opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07761**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Clienten hebben op de informatiemarkt geinformeerd naar de bereikbaarheid van hun eigendommen. Op de planverbeelding is niet af te lezen hoe de ontsluiting / bereikbaarheid van de eigendommen is gewaarborgd/geregeld. Aangegeven werd dat de ontsluiting ondermeer wordt voorzien middels de bestaande tunnel onder de A76. Deze onderdoorgang is nu al niet geschikt voor bedrijfsmatige (agrarische en landbouw gerelateerde) voertuigen, bovendien is de ontsluiting op de "nieuwe wegenstructuur" niet uitgewerkt in het PIP. Evenals dat geen rekening is gehouden dat de Hoeververldweg wordt vervangen, welke nu dient mede ter ontsluiting van het landgoed Reijmersbeek.□Ieder inzicht in de bereikbaarheid van de eigendommen van clienten ontbreekt. Uit de reacties tijdens de informatiemarkt blijkt dat de provincie deze ontsluiting niet heeft voorzien, althans niet heeft doordacht. Op dit onderdeel is derhalve geen sprake van een zorgvuldig onderzoek, de bestemming is in strijd met de goede ruimtelijke ordening.
Antwoord:	De ontsluiting van de landbouwgronden aan de zuidzijde van de A76 verloopt via de nieuwe landbouwtunnels onder de nieuwe toe- en afritten en A76 en/of via de Nutherweg. □De onverharde Hoeververldweg wordt verlegd langs de nieuwe afrit richting Schinnen. Dit kan binnen het vigerende bestemmingsplan en is derhalve niet opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg.□ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Turbo-verkeersplein In verband met de vormgeving van het verkeersplein dat de doorstroming moet waarborgen, lijkt het noodzakelijk dat er een relatief groot ruimtebeslag wordt gelegd op de eigendommen van clienten. Ontwerptechnisch dienen relatief lange rechtstanden te worden aangelegd waarbij het ruimtebeslag ten koste gaat van de eigendommen van clienten. Door het ontwerp verder qua ruimtebeslag te beperken is ervoor gekozen de BPL te realiseren op een kerende constructie, dit is echter niet nader gevisualiseerd in de plannen. Bevindingen Het benodigde ruimtebeslag heeft ernstige negatieve gevolgen voor de exploitatie van het agrarisch bedrijf, het landgoed en de instandhoudingopgave van het rijksmonument.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. Het ruimtebeslag is zo klein mogelijk gehouden, door bijvoorbeeld gen grote taluds toe te passen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	4B Bijlagen verkeerskundig onderzoek□Deze bijlage bevat geen onderbouwing/afweging voor de gekozen aansluitvorm van het verkeersplein te Nuth, volstaan wordt slechts met een VRI-berekening voor het verkeersplein. Dit staat haaks op de gevolgde werkwijze voor de aansluiting Avantis. Bijlage 21 bevat daarvoor wel een volledige weergave en onderbouwing van de rotonde.□Bevinding□Er is geen sprake van een zorgvuldige onderbouwing van de gemaakte keuze voor de aansluiting te Nuth. Daarnaast doet de beschrijving van de aansluiting Nuth vermoeden dat de provincie met de aansluiting voor de BPL voornamelijk voorziet in een verkeerskundige oplossing die buiten de scope van de BPL ligt.
Antwoord:	De situaties van de aansluitingen Nuth en Avantis zijn niet met elkaar vergelijkbaar. Bij het turboverkeersplein Nuth gaat het om de aanleg van een nieuw turboverkeersplein, dergelijke aansluitvormen hebben een zeer hoge afwikkelingscapaciteit (>100.000 mvt/etmaal). Middels een VRI-berekening én een dynamische microsimulatie is deze beoogde aansluitvorm onderzocht op afwikkelingscapaciteit.□Bij Avantis gaat het om het geschikt maken van een bestaand verkeersplein. In de huidige vorm heeft dat verkeersplein onvoldoende afwikkelingscapaciteit na aansluiting van de Buitenring. Daarom is hier bekeken of de plaatsing van vekeerslichten op het bestaande verkeersplein soelaas beidt, hetgeen het geval is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07772**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Twee belangrijke vragen laat het verkeerskundig onderzoek onbeantwoord, zonder deugdelijke beantwoording van navolgende vragen is de toegekende bestemming per definitie in strijd met de goede ruimtelijke ordening:□1) Welke gevolgen heeft de verwachte congestievorming voor de toekomstvastheid van de gekozen oplossing? Met welk (aanvullend) ruimtebeslag dient rekening te worden gehouden wanneer Rijkswaterstaat dit probleem zou willen verhelpen middels een verbreding van de A76?□2) Welke gevolgen heeft de congestievorming voor de akoestische belasting op de eigendommen van clienten en de belasting ten aanzien van de luchtkwaliteit?
Antwoord:	Met de huidige oplossingsvorm verwachten wij geen structurele congestievorming. De eventuele verbreding van de A76 is sinds 2004 niet meer aan de orde en is derhalve ook niet binnen de scope van dit project meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	4C Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp□Bevinding□Nadere bestudering van het kaartmateriaal leidt tot de volgende gegevens. De huidige hoogte van het maaiveld ter plaatse van de opstallen is circa +72 m NAP. De voorziene hoogte van de BPL ter plaatse van metrering 2342 (in te schatten als het punt waarop de BPL overgaat in het turboverkeersplein) is circa + 84 m NAP. Dit levert een hoogteverschil van 84-72= 12 meter. Wanneer er verkeer op de BPL rijdt dan wordt het vrije zicht vanuit de opstallen belemmerd /verstoord over een hoogte van gemiddeld 15 meter op een afstand van slechts een kleine 55 meter. Het behoeft geen betoog dat het woon- en leefgenot drastisch verslechtert, met als gevolg zowel economische als emotionele schade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07778**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Uit het historisch onderzoek blijkt dat de percelen van cliënten zijn aangemerkt als verdachte locatie. Er dient dan ook bodem- en asbestonderzoek te worden verricht. Cliënten hebben vooralsnog geen toestemming gegeven voor het betreden van hun eigendommen ten behoeve van dit onderzoek, aangezien zij zich verzetten tegen het toekennen van de bestemming op grond van het PIP.□Een alternatief onderzoek heeft volgens de rapportage geen zin aangezien de bodembedreigende activiteiten op de locatie meer dan 10 meter ten opzichte van de perceelsgrens zijn gelegen. Doordat het wettelijk vereiste onderzoek naar de gesteldheid van de bodem ontbreekt voor de eigendommen van cliënten (voor zover onderdeel uitmaken van het PIP), voldoet het PIP niet aan de onderzoeks- en motiveringseisen.
Antwoord:	Voor de locaties waar geen toestemming is verkregen voor het betreden van de percelen is een alternatief bodemonderzoek uitgevoerd waarbij aan de rand van de locatie, daar waar de BPL het perceel overlapt, de onderzoekslocatie is gedefinieerd. Het niet kunnen betreden van percelen heeft als consequentie dat niet vastgesteld kan worden wat de milieuhygiënische situatie is op de locatie. Met het alternatieve onderzoek is wel vastgesteld of eventueel aanwezige verontreinigingen perceel overschrijdend zijn, ter plaatse van de BPL. Op twee locaties, welke niet betreden mochten worden, heeft geen alternatief onderzoek plaatsgevonden vanwege het feit dat onderzoek ter plekke niet zinvol werd geacht aangezien de bodembedreigende activiteiten op meer dan 10 meter van perceelsgrens worden uitgevoerd.□Om meer inzicht te krijgen in de mogelijke risico's betreffende onbekende bodemverontreinigingen op niet onderzochte percelen is een kostenraming " blinde vlekken" opgesteld. Op achttien locaties ter plaatse van het te realiseren wegtracé zijn blinde vlekken aanwezig. Op basis van het Deelrapport 5A historisch bodemonderzoek zijn aannames gedaan betreffende het mogelijk aanwezig zijn van een klein- en/of grootschalige bodemverontreiniging. De maximale omvang van de mogelijk aanwezige bodemverontreiniging is ingeschat door gebruik te maken van specifieke gegevens uit het historisch onderzoek zoals:□- de aanwezige verontreinigingen en eigenschappen van de verontreiniging (op basis van de bodembedreigende activiteiten);□- boven en/of ondergrondse tanks inclusief omvang en inhoud;□- duur van de bodembedreigende activiteiten;□- bodemopbouw.□Op basis van de maximale omvang is vervolgens een bandbreedte (minimale en maximale saneringskosten) afgeleid voor de mogelijke saneringskosten. Door de uitgevoerde (aanvullende) verkennend- en/of naderonderzoek ter plaatse van de "blinde vlekken" is de bandbreedte van de saneringskosten aanzienlijk kunnen worden verkleind. Deze kosten zijn meegenomen in de kostenraming.□Door toepassing te geven aan vo o rmelde handelswijzen is op afdoende wijze voldaan aan de onderzoeksplicht en zijn de geraamde kosten voor de economische uitvoerbaarheid voldoende meegenomen in de kostenraming van het inpassingsplan . □□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	6A Waterparagraaf□In de rapportage is de volgende passage opgenomen op pagina 16:□Het trace zal ter plaatse van het bodembeschermingsgebied Mergelland (zowel bij aansluiting Nuth als bij Avantis) boven of op het huidige maaiveldniveau komen te liggen. Geen van bovenstaande voorschriften is van toepassing voor de BPL. Ontheffing bij de Gedeputeerde Staten van Limburg is niet benodigd.□Bevinding□Voor zover bekend zal de aansluiting Nuth worden voorzien middels een tweetal viaducten over de bestaande A76 (het turbo-verkeersplein). Redelijkerwijs mag dan worden verondersteld dat deze kunstwerken worden gefundeerd waarbij er wel degelijk sprake is van roering van de grond. Het zelfde geldt voor de faunapassages welke volgens de verbeelding worden aangelegd. Bovendien vinden deze werkzaamheden in de directe nabijheid van het kwetsbare Bronnenbos plaats. Wij stellen vast dat een en ander leidt tot het verrichten van de genoemde verboden handelingen waarvoor een ontheffing dient te worden aangevraagd, ergo in tegenspraak is met hetgeen hierover is vermeld.
Antwoord:	De funderingen van de kunstwerken worden in deze fase nog niet uitgewerkt. De ontheffing is noodzakelijk indien dieper dan 3 meter min maaiveld wordt ontgraven. Als uit de verdere detaillering van het ontwerp blijkt dat conform de regels van het Provinciaal Milieuverordening een vergunning/ontheffing noodzakelijk zal deze worden aangevraagd. Vooralsnog is hier geen sprake van. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07784**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Nergens blijkt uit of het Waterschap uiteindelijk instemt met de voorkeursvariant van het turboverkeersplein, noch wordt aangetoond dat de waterhuishoudkundige aspecten die het Waterschap signaleert goed worden ingepast.
Antwoord:	In het kader van de Watertoets zijn alle plannen in meerdere overleggen met het waterschap Roer en Overmaas besproken. Dit proces is verwoord in de waterparagraaf. Het waterschap uiteindelijk een positief wateradvies afgegeven op de verschillende plannen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	6B Afwateringsplan In dit rapport is aangegeven hoe de afwatering is geregeld ter hoogte van de percelen van cliënten. Vanwege de grofmazigheid kan niet goed worden beoordeeld wat de gevolgen zijn voor de waterkwaliteit in het geïsoleerde (door wegen ingesloten) Bronnenbos westelijk langs de A76 gelegen. Daardoor kan niet worden ingeschat wat de gevolgen zijn voor de kwaliteit van het toevoerende water naar de vijvers direct rondom het kasteel en welke gevolgen dit heeft voor de aanwezige (kwetsbare) ecologie. Dit is echter een aspect dat niet buiten de beoordeling en afweging had mogen blijven. Op dit punt is sprake van een onvoldoende motivering door onvoldoende c.q. onzorgvuldig onderzoek.
Antwoord:	Zoals reeds beschreven wordt de afwatering hydrologisch neutraal gerealiseerd. De plannen zijn erop gebaseerd om zoveel mogelijk afstromend hemelwater te infiltreren en de voeding van het grondwater in stand te houden. Specifiek bij aansluiting Nuth wordt bodemverbetering toegepast onder de slootbodem om de infitlratie te bevorderen. Ten aanzien van de waterkwaliteit zijn een aantal zuiveringsstappen voorzien. Deze zijn beschreven in het afwateringsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	6C Geohydrologisch onderzoek Uit het geohydrologisch onderzoek dat ter hoogte van de percelen van clienten voornamelijk bestaat uit bureauonderzoek, blijkt dat het ruimtebeslag op de regenwaterbuffers Aan de Hoove en Leeuw gecompenseerd dient te worden volgens de geldende regels en natuurwetgeving. De provincie heeft het voornemen voor de vaststelling van het Inpassingsplan door Provinciale Staten er voor zorg dragen dat met betrokkenen (grondeigenaren en overheden) een overeenkomst wordt gesloten met daarin de resultaatsverplichting om de compensatie te realiseren. Er is geen enkele garantie dat de resultaatsverplichting t.b.v. de compensatie daadwerkelijk wordt vastgelegd. Wij schatten in dat voor de compensatie een nieuwe ruimtelijke claim op de eigendommen van clienten zal volgen, zodat er op dit moment ter zake het PIP geenszins sprake is van een goede onderbouwing.
Antwoord:	De (te compenseren) waterbergingen zijn planologisch verankerd in het Inpassingsplan. Hierdoor is het ruimtelijke gezien mogelijk de (compensatie van de) regenwaterbuffers te realiseren. Indien hiertoe met eigenaren nadere overeenkomsten, inclusief resultaatsverplichting, moeten worden gesloten, zal de Provincie hiertoe overgaan. Een Inpassingsplan maakt een ruimtelijke bestemming mogelijk, maar de realisatie hiervan niet kan afdwingen. De Provincie geeft in ieder geval de garantie dat waar dit noodzakelijk is de overeenkomsten zullen worden gesloten, zoals in de toelichting op het Inpassingsplan staat vermeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07791

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In de adviesnotitie is op kaart 2 en 3 weergegeven dat er onderzoek is gedaan door RAAP, verzuimd wordt te vermelden welk advies als gevolg hiervan voor de eigendommen van cliënten geldt ten aanzien van noodzakelijk vervolgonderzoek. Onduidelijk is waarom in het PIP een archeologische bescherming is opgenomen.
Antwoord:	Het genoemde archeologisch onderzoek is door RAAP uitgevoerd in het kader van studies naar de mogelijke verbreding van de A76. samen met de Archeologische waardenkaart van de gemeente Nuth en de de Parkstad gemeenten vormt zij de basis voor een archeologische verwachting die resulteert in een archeologische bescherming in de vorm van een dubbelbestemming archeologie en bijbehorend aanlegvergunningenstelsel. Het RAAP onderzoek adviseert om op geschikte locaties in het toenmalige onderzoeksgebied onderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuven.Het in de adviesnota geformuleerde type voor en of vervolgonderzoek voor archeologie ontbreekt voor de percelen in eigendom van uw client. Daarbij speelt een belangrijke rol dat uw client tot op heden geen medewerking heeft verleent aan het voorgenomen archeologisch vooonderzoek. Een advies (nota) wordt opgesteld op basis van uitgevoerd onderzoek in het kader van deze planontwikkeling wat tot op heden nog geen doorgang heeft kunnen vinden. Gezien de eerder geformuleerde archeologische verwachting zoals blijkt uit de genoemde kaart, en eerder uitgevoerd onderzoek zowel op de betreffende percelen als in de directe omgeving is het aannemelijk dat er zich binnen de grenzen van de genoemde percelen archeologische waarden bevinden. Een dergelijke verwachting is aanleiding tot het opnemen van archeologische bescherming op de verbeelding bij het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07793

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij vinden het opmerkelijk dat alhoewel deze rapportage zich richt op de aansluiting Nuth, diverse malen de locatie Avantis wordt benoemd. Hierdoor ontstaat gerede twijfel aan de zorgvuldigheid waarmee de rapportage is opgesteld. Uit het rapport blijkt dat verschillende beschermde soorten zoogdieren, vogels, reptielen, amfibieen, ongewervelden en planten worden aangetast als gevolg van de aanleg van het wegtrace aansluiting Nuth. Hiertoe dient een compensatieplan te worden opgesteld.Onduidelijk is welke consequenties zowel het compensatieplan als de aantasting hebben voor het woon- en leefmilieu. Dit geldt voor de situatie tijdens en de situatie na de realisatie van de aansluiting van de BPL op de A76.
Antwoord:	Zienswijze is gegrond op het punt dat er geen compensatieplan is opgesteld voor FF-wet Soorten. Het mitigatieplan voor en compensatieplan wordt op dit moment opgesteld en zal als later als aanvulling worden ingediend. In de Natuurtoets Aansluiting Nuth is eenmaal Nuth foutief verwisseld voor Avantis. Dit wordt op basis hiervan gecorrigeerd. Deze fout betekent echter niet dat de natuurtoets onzorgvuldig is opgesteld. De effecten op natuur als gevolg van de aansluiting Nuth zijn nauwkeurig onderzocht, beschreven en beoordeeld.De gevolgen hiervan met betrekking tot mitigatie en compensatie zullen zoals aangegeven in het nog op te stellen mitigatie- en compensatieplan worden opgenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit het omgevingsplan kunnen wij niet anders concluderen dan dat clienten op de haar resterende eigendommen ruimte moeten reserveren voor de landschappelijke inpassing welke resulteert uit de compensatieplicht. Clienten zijn hiervoor nog niet benaderd. Het beschikbaar stellen van gronden voor de compensatieplicht leidt tot een nog groter verlies aan agrarische functionaliteit en derhalve aan het economisch evenwicht van het landgoed.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Wij hebben geconstateerd dat op uw perceel inderdaad per abuis de bestemming Natuur is gelegd. Dit zal worden aangepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	6.10. Explosieven onderzoek – onderzoek Ontwerp-inpassingsplan Zoals uit onderstaande uitsnede van het betreffende onderzoek (deelrapport 12, pagina 28) blijkt, heeft er geen onderzoek plaatsgevonden ter plaatse van de aansluiting Nuth. Dat maakt dat er niet voor het gehele plangebied van het PIP voldaan is aan de eisen van zorgvuldigheid met betrekking tot het onderzoek voor het aspect explosieven.
Antwoord:	In bijlage 12 van de toelichting van het Inpassingsplan zijn de resultaten van het explosievenonderzoek opgenomen. Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Onderzoek naar NGE is niet verplicht, maar het uitvoeren van een dergelijk onderzoek is verstandig om een veilige werkplek tijdens veldwerk en uitvoering te kunnen garanderen. Uit het nader uitgevoerde historische onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken: "De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Mora's EODD, geven indicaties dat er tijdens de bevrijding van Zuid Limburg binnen het toekomstig tracé van de Buitenring Parkstad, grondgevechten hebben plaatsgevonden tussen Duitse en Geallieerde strijdkrachten. Het bedoelde gebied is verdacht op de mogelijke aanwezigheid van geschutsmunitie uit de Tweede Wereldoorlog" Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07807**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij stellen vast dat het vervangen van de op- en afritten te Schinnen en de vervanging van de op- en afritten te Nuth, niet behoort tot het rechtstreekse belang van de Buitenring en de aansluiting op de A-76. Dat de Provincie Limburg problemen in verband met de autoweg A-76 mee wil nemen in de plannen van de Buitenring is onterecht. De op- en afritten vallen ons inziens niet onder de reikwijdte van de Crisis en Herstelwet. De aanleg van de Buitenring en de aansluiting A-76 Buitenring te Nuth/Schinnen (locatie Reijmersbcek) zijn niet noodzakelijk, er is geen urgentie!
Antwoord:	Aansluiting op de A76 bij Nuth is een onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring, om daarmee het verkeer naar het Rijkswegennet te kunnen afwikkelen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07809**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedeelten van de eigendommen zijn verpacht aan derden. De betreffende pachters dienen te worden gecompenseerd middels gelijkwaardige compensatiegrond.
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Dit geldt ook voor de pachters van de benodigde gronden. Ook zij ontvangen een volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De opstallen van het Landgoed Reijmersbeek en de voedermiddelen ten behoeve van het melkvee (grasland e.d.) zullen worden vervuild door de grote toename van het autoen vrachtverkeer op zeer korte afstand van het Landgoed, waardoor voor de opstallen jaarlijks extra kosten moeten worden gemaakt om deze cultuurhistorische monumentale objecten in goede en schone toestand te kunnen behouden. De aantasting, de vervuiling als gevolg van een gewijzigde luchtkwaliteit dient nog nader te worden onderzocht in relatie tot de opstallen van de eigenaar.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De neerslag van roet- danwel fijn stof deeltjes beperkt zich in hoge mate tot de weg of de directe nabijheid van weg zelf. Op geruimere afstand van de Buitenring zal het effect marginaal zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07917

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het is onduidelijk welke soort hogedruk aardgasleidingen met welke bijbehorende voorzieningen worden verplaatst naar de rand van het PIP en welke risico`s hieraan verbonden zijn. Waarschijnlijk betekent het dat de leidingen gelegen naast de A-76 worden verplaatst tot naast de taluds van de nieuwe wegen, waardoor alsnog een strook op maaiveldniveau van het perceel grasland gereserveerd dient te worden voor de aardgasleiding. Aannemelijk is dat deze strook niet beplant mag worden met de benodigde bomen. Het verplaatsen van de leidingenstrook kan ook ertoe leiden dat de bestaande agrarische bouwkavel c.q. het resterende gedeelte niet meer kan worden benut conform de mogelijkheden van het bestemmingsplan met alle gevolgen van dien. Wij kunnen nu nog onvoldoende reageren op de verplaatsing van de gasleidingen. Wij willen op deze plaats wel opmerken dat in het PIP niet is onderzocht en geen maatregelen zijn voorzien die gedurende de periode dat de Buitering wordt aangelegd voorzien in bescherming van het Landgoed Reijmersbeek in het kader van de (externe) veiligheid.
Antwoord:	De hogedruk aardgasleidingen langs de A76 zullen inderdaad verplaatst moeten worden voor de aanleg van de aansluiting Nuth. De risico`s qua Externe Veiligheid zijn binnen het project beschouwd en overlegd met de Gasunie. Beheersmaatregelen zijn opgenomen in het plan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01036-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07918

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het is onduidelijk in hoeverre de compensatietaakstelling in het PIP een verplichting is die door de Provincie Limburg voor een bepaald tijdstip moet worden uitgevoerd. Ook is onduidelijk of de kosten voor de compensatietaakstelling zijn opgenomen in het PIP. Indien nog extra gronden nodig zijn voor de compensatieplicht, dan dienen deze gronden ook te worden opgenomen in het PIP, de compensatie is immers inherent aan de aanleg van de Buitenring, Dit klemt te meer daar zonder garantie van de compensatie de schade voor het Landgoed nog verder kan oplopen dan met de aanleg van de Buitenring zelf al het geval is.
Antwoord:	De compensatietaakstelling in het PIP van beschermde EHS en POG-gebieden wordt uitgevoerd conform de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 2005). Dit staat tevens opgenomen in het Deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL. In artikel 6 van de Beleidsregel staat dat de mitigatie en/of compensatie uiterlijk gereed dient te zijn met de aanvang van de ingreep. De mitigatietaakstelling (en beperkte compensatietaakstelling van beschermde soorten, wordt uitgevoerd conform de Flora- en faunawet. Dit betekent eveneens dat de mitigerende en compenserende maatregelen moeten zijn uitgevoerd en functioneren voor de betreffende soorten, vooraf aan de ingreep. In het ecologisch draaiboek, dat is opgenomen in Deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL, bijlage 6, staat per soortgroep wanneer bepaalde maatregelen moeten zijn getroffen. De kostenraming voor de compensatie- en mitigatietaakstelling is nog in ontwikkeling, aangezien de compensatie- en mitigatietaakstelling van Nuth en Avantis nog berekend moesten worden. De definitieve kostenraming zal in het definitieve PIP worden opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Voor zover ons bekend wordt een betonnen kerende wanden geplaatst onder de wegen die leiden van en naar de turbo-rotonde. Om deze kerende elementen te kunnen plaatsen, zullen fnderingen moeten worden uitgegraven zodat wordt geroerd in de grond. Er is geen onderzoek verricht naar de gevolgen hiervan voor de waterhuishouding. Dit klemt te meer dat de bronnen, welke zijn gelegen in het Bronnenbos voorzien worden van water, welke afkomstig is o.a. uit watertoevoerende pakketten vanuit de landerijen gelegen naast het bedrijventerrein de Horsel. Door de aanleg van de rotondes, wegen en andere kunstwerken kan het zijn dat de waterstroming wordt verstoord.□Van belang is dat de huidige grondwaterstanden, het waterpeil van de vijvers en de waterlevering door de bronnen in het Bronnenbos gedurende de aanleg van de infrastructurele werken en daarna voor lange termijn worden gegarandeerd. Wij wijzen er op dat het gebouwencomplex is gefundeerd op houten palen. Het daarom noodzakelijk dat de waterstanden en de watertoevoer geen wijzigingen ondergaan. Indien dit namelijk wel verstoord wordt, kan dit leiden tot verrotting van de oude funderingspalen, waardoor het cultuurhistorische monumentale gebouwencomplex van het Landgoed Reijmersbeek onherstelbaar zal worden beschadigd.
Antwoord:	De uitwerking van de funderingsconstructie is van een te groot detailniveau en daarom niet meegenomen in het Provinciaal Inpassingsplan. In de nadere uitwerking wordt rekening gehouden te worden met de effecten op de omgeving. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek□Het uitzicht wordt ernstig beperkt.
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek:□Door de hoogte van de infrastructurele werken is er sprake van visuele verontreiniging vanuit het landgoed gezien.
Antwoord:	De hoogteligging van de ongelijkvloerse aansluiting op de A76 wordt bepaald door de grote hoogteverschillen in het gebied en de hoogteligging van de A76 zelf. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek: visuele hinder.
Antwoord:	Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek:□Het formaat van de nieuw aan te leggen infrastructurele voorzieningen past niet in de omgeving en is niet gerelateerd aan de grootte van het I.andgoed en het industrieterrein.
Antwoord:	Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek:□Een belangrijk van oudsher aanwezig kenmerk behorende bij het Landgoed is de symmetrie-as vanuit het kasteel over het erf van de boerderij door het poortgebouw via de bomenrij die wordt vervolgd aan de overzijde van de A-76 door de veldweg, welke honderden meters ver de landerijen indringt. Het van oudsher bestaande symmetrische beeld vanuit deze as gezien, wordt door de aanleg van de aansluiting volledig teniet gedaan. In het PIP is nergens rekening gehouden met voornoemde aspecten en zijn ook hiervoor ook geen compenserende maatregelen voorgedragen;
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aantasting van het cultuurhistorisch rijksmonument Landgoed Reijmersbeek:□Onderzoek is nodig naar de standvastheid van de gebouwen gedurende de bouwwerkzaamheden van de infrastructurele voorzieningen.
Antwoord:	De afweging al dan niet onderzoek te doen naar de standvastigheid van gebouwen gedurende de bouwwerkzaamheden van de Buitenring maakt geen onderdeel uit van de besluitvorming over het Provinciaal Inpassingsplan. In het kader van de realisatie zal worden bezien of een dergelijk onderzoek noodzakelijk is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01036-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De stelling dat het Bronnenbos tussen de afrit en de A-76 wordt ontzien, is niet onderbouwd. Wij vragen aandacht voor het kapelletje dat regelmatig wordt bezocht door tal van mensen voor een kort gebed en ook in de toekomst voor alle bezoekers bereikbaar moet blijven. Onduidelijk is voorts hoe op de Teststrook langs de nieuwe ontsluitingsweg de bestaande boomsingel wordt aangevuld. Op welke kadastrale percelen zal de aanvulling in het kader van de natuurcompensatie plaatsvinden van het bestaande bos tussen de Geleenbcek en de spoorlijn? In hoeverre wordt de bestaande laan bij het Landgoed Reij mersbeek aangevuld via het Landschapsplan Extra en in hoeverre is dit vanuit praktisch oogpunt gezien mogelijk? Er staan al bomen. Op welke plekken worden boomsingels gerealiseerd, welk soort bomen zal worden geplant en worden deze gronden aangekocht door de Provincie?
Antwoord:	Het bronnenbos wordt fysiek ontzien door de op- en afritten buitenom het bosperceel te leggen.□De bereikbaarheid van het kapelletje vanaf de Reijmersbekerweg is in het geding. Overwogen kan worden het te verplaatsen zoals eerder de bedoeling is geweest bij de verbreding van de A76.□De aanvullingen die in het kader van de natuurcompensatie plaats zullen vinden zijn voorzien binnen de plangrenzen van het provinciaal Inpassingsplan. □De maatregelen die zijn beschreven in het landschapsplan extra uit het Omgevingsplan zullen in overleg met betrokken partijen worden uitgewerkt en gerealiseerd. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01037-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meester N.S.E., Burgemeester Franssenstraat 2a 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01037-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meester N.S.E., Burgemeester Franssenstraat 2a 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01037-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meester N.S.E., Burgemeester Franssenstraat 2a 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01037-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meester N.S.E., Burgemeester Franssenstraat 2a 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn bedrijf danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01037-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meester N.S.E., Burgemeester Franssenstraat 2a 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01039-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Karssemakers A.J.M., Conventuelenstraat 9 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01039-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Karssemakers A.J.M., Conventuelenstraat 9 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01039-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Karssemakers A.J.M., Conventuelenstraat 9 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01039-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Karssemakers A.J.M., Conventuelenstraat 9 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01039-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Karssemakers A.J.M., Conventuelenstraat 9 6467AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01042-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **05974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg — Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01043-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05956**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de unieke natuur , onze bosrijke landelijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01043-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05958

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is zeer goed met de auto en het openbaar vervoer te bereiken. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg absoluut niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01043-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05960

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid en voor die van onze kinderen. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01043-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons huis aanzienlijk doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01043-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden. □□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01044-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 05983

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05987**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigen per etmaal.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 nieter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een□bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01044-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01045-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bonnie R.J.C., Agatha-Gracht 48 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01045-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bonnie R.J.C., Agatha-Gracht 48 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01045-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bonnie R.J.C., Agatha-Gracht 48 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01045-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **05996**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bonnie R.J.C., Agatha-Gracht 48 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Hoofdzienswijze: **01045-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bonnie R.J.C., Agatha-Gracht 48 6465AT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zat de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01047-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01048-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06033

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen niet voldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06037**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. □□
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01048-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01050-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ □

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden. □□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01051-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06084

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegerond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □ □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06106**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01051-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de unieke natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing van het huidige ontwerp zodanig dat de invloed op flora en fauna wordt geminimaliseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De voorgestelde Buitenring doorklieft tevens de ecologische hoofdstructuur, hetgeen in mijn ogen niet acceptabel is. De afgelopen jaren zijn in de Kerkraadse bossen weer met enige regelmaat herten/reeen waar te nemen. Deze worden sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt wanneer de buitenring een feit zou worden. □□
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder omvat het geplande trace een plek waar een vossenburcht is gehuisvest en dit voorjaar jonge vossen zijn waargenomen. De vos is een beschermd dier en volgens Artikel 11 van de Flora- en faunawet geldt dat het verboden is om nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren. Ook het uitbreiden van de bestaande wegen tot een 4-baans snelweg met bijbehorende ventweg(en) zou reeds leiden tot verstoring van deze burcht. □□
Antwoord:	Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren (tabel 1) zoals de vos geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling van de in artikel 8 t/m 12 van de FF-wet genoemde verboden handelingen bij ruimtelijke inrichting of ontwikkeling. De algemene zorgplicht geldt wel wat inhoudt dat iedereen `voldoende zorg` in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (ook onbeschermde dieren) en hun leefomgeving. □□Voorafgaand aan de werkzaamheden voor de aanleg van de weg zal de betreffende burchtlocatie en omgeving conform het opgestelde `ecologisch draaiboek` faunavrij gemaakt worden door de aanwezige dieren weg te vangen en te verplaatsen. Tevens zal voor soorten van tabel 1 en tabel 2 van de Flora- en faunawet gewerkt worden volgens de door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode `Provinciale Infrastructuur in het kader van de Flora- en Faunawet` .□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade en de Kerkraadse bedrijven zijn reeds prima bereikbaar. Ik heb diverse contacten met Kerkraadse bedrijven, maar nog nooit iemand horen klagen over bereikbaarheid. Sterker nog: slechts enkele jaren geleden is zelfs het distributiecentrum van Boston Scientific International met ca. 250 medewerkers verhuisd naar een locatie vlakbij de Dentchenbacherweg. Het is ondenkbaar dat een dergelijk distributiecentrum -waarvan vervoer nota bene de kernactiviteit is een dergelijke stap zou zetten als de bereikbaarheid op dat moment of in de nabije toekomst een probleem was of zou worden. De winst in reistijd van hooguit enkele minuten t.g.v. deze Buitenring levert dus nauwelijks meerwaarde en staat in geen verhouding tot het verlies aan kwaliteit van de Kerkraadse leefomgeving.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In mijn ogen kan dit geld beter besteed worden aan het starten van nieuwe bedrijven, bijv. op bedrijventerrein Avantis. Dit terrein is prima beschikbaar en ligt nog grotendeels braak vanwege o.a. de hoge grondprijzen (waar ik ondernemers overigens wel over hoor klagen). Hier is echt winst te behalen door bijv. nieuw te vestigen bedrijven een steuntje in de rug te geven. Bovendien worden hierdoor activiteiten versterkt die ook op de langere termijn werk en inkomen genereren voor de inwoners van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het voorgaande punt geldt temeer aangezien er momenteel geen verkeersproblemen zijn in Kerkrade en omgeving (zelfs niet in de spits) terwijl vanwege vergrijzing en ontgroening eerder een vermindering van de hoeveelheid verkeer mag worden verwacht dan een toename.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook de geraamde kosten van de geplande ringen vallen elke keer weer hoger uit, en dan is er nog niet eens met de bouw begonnen. Met name de gemeente Kerkrade zal met het leven van een vrij hoge financiele bijdrage (momenteel geschat op ca. 45 miljoen euro) alleen maar slagkracht verliezen als het gaat om de strijd tegen leegstand en verpaupering. Na het recente verlies van de bovenbouw van het voortgezet onderwijs jaagt deze Buitenring nog meer mensen met relatief hoge inkomens weg uit Kerkrade en wordt het van kwaad tot erger. Het wordt in mijn ogen onvoldoende duidelijk gemaakt wat en hoe groot de positieve gevolgen van de Buitenring zullen zijn, en vooral goede en geverifieerde onderbouwing hiervan ontbreekt.
Antwoord:	Wij wijzen naar hetgeen hiervoor is opgemerkt. Verder nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet voldoende duidelijk hoe de weg nu eigenlijk gaat lopen en wat lokaal de impact zal zijn. Er zijn ervaringen van inwoners van Kerkrade die geen duidelijk antwoord krijgen op herhaalde vragen. Ook is er de door de provincie geen tijdige noch anderszins adequate actie genomen teneinde betrokken mensen vooraf te infomeren. Dit staat in schril contrast tot de inspanningen die de gemiddelde burger zich moet getroosten teneinde vergunning te krijgen voor bijv. het verbouwen van een huis. Hiertoe is immers minimaal o.a. een gedetailleerde tekening nodig. Het komt mij voor dat hier de wetten die gelden voor provincie c.q. burger niet uitgaan van hetzelfde principe en op zijn minst niet in verhouding tot elkaar staan. Hoofdstuk 1, Artikel 1 van de grondwet begint met het grondrecht: Allen die zich in Nederland bevinden, worden in gelijke gevallen gelijk behandeld. Het is zeer de vraag of dit hier het geval is.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Uit het voorgaande volgt dat het besluit zorgvuldig is voorbereid en is genomen met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze buitenring zal de rust door o.a. geluidshinder in onze buurt duidelijk worden aangetast waardoor het leefklimaat sterk wordt aangetast. Hierbij verwijs ik ook weer naar aspecten zoals vermeld onder bovengenoemd punt 6 (RED. mbt kosten). het is ook maar zeer de vraag of de geluidsniveaus die nu net onder de maxima liggen worden gehaald en welke meerkosten er gepaard gaan met het optreden van de te verwachten overschrijdingen in de praktijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Minstens zo verstorend zal de invloed van het geluid worden in Natuurgebied Anstelvallei. Nu reeds zijn bij bepaalde windrichtingen de auto`s op de Dentchenbacherweg duidelijk hoorbaar in het wandelgebied en dat bij een snelheid van max. 80 en op sommige stukken 50 km per uur. Bij een 4-baansweg waar overall 100 km per uur mag worden gereden wordt Kerkrade ook dit gebied in principe ontnomen, aangezien hier niet meer de rust kan worden gevonden die tijdens ontspanning in een dergelijk gebied wordt gezocht en mag worden verwacht. Naast de directe verstoring van natuur levert deze Buitenring dus ook akoestisch gezien een verstoring van natuur als ook recreatiegebied op die de kwaliteit van leven in Kerkrade zwaar aantast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel

mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01053-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06071

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook de gezondheid van mens en dier zal achteruitgaan in de directere omgeving van deze Buitenring, aangezien o.a. meer fijnstof en hogere concentraties CO te verwachten zijn, en wel dagelijks, jaar in jaar uit.□ □Tevens zal ook de C02-uitstoot gaan toenemen. Hier zijn een aantal redenen voor. Op de eerste plaats zal voor de aanleg heel wat graaf-, transport- en ander werk moeten worden verzet met een verhoging van de C02-uitstoot tot gevolg. Ook de hiermee gepaarde gaande omleidingen van het reguliere verkeer doen hierbij een duit in het zakje. Helaas blijft verhoging van de CO2-uitstoot ook een feit na completering van de weg, aangezien deze Kerkrade doorklieft en de nodige extra autokilometers nodig zullen zijn om bepaalde reisdoelen per auto te bereiken. Dit geldt dus zelfs bij een gelijkblijvend aantal autos op de weg! Een en ander is ook niet te rijmen met de doelstelling van Nederland om per 2020 de C02-uitstoot met 20% te hebben verlaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De veiligheid van de Buitenring is twijfelachtig te noemen bij de 4-baansvariant zonder vluchtstroken: er mag 100 worden gereden, maar er komen wel stoplichten. Dit is vragen om problemen en zet mensenlevens op een heel directe manier op het spel. Bij wie mogen mensen aankloppen wanneer de eerste slachtoffers zijn te betreuren?
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. Alle tracédelen van de Buitenring zijn ontworpen volgens de RONA-richtlijnen en voldoen daarmee aan een verkeersveilige oplossing. Het ontbreken van vluchtstroken bij een weg met een snelheidsregime van 100km/uur is volgens de richtlijnen toegestaan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op meer dan 15 plaatsen waar de Buitenring is gepland, blijken (getuige onderzoek van o.a. Dhr. Plettenberg) archeologische vondsten te zijn gedaan die het verdienen opgegraven te worden of in elk geval niet zonder meer beschadigd of bedekt door de Buitenring. Ook ons cultuurhistorisch erfgoed dreigt door deze Buitenring dus onherstelbaar beschadigd te worden.
Antwoord:	Tijdens het archeologisch vooronderzoek dat in opdracht van de Provincie Limburg in het kader van de planvorming voor het PIP wordt uitgevoerd, zijn op verscheidenen plaatsen archeologische sporen en vondsten gedaan. Over deze vondsten en sporen is door de Provincie en onderzoekers ook contact geweest met de Dhr. Plettenberg. Voorafgaande aan de realisatie van de weg zal verder (voor-) onderzoek naar archeologische waarden worden uitgevoerd. In het geval van nu bekende en geselecteerde vindplaatsen zal nader archeologisch onderzoek voorafgaand aan de daadwerkelijke graafwerkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de weg worden uitgevoerd, plaatsvinden. Hoewel er tot op heden niet besloten is om vindplaatsen In Situ te behouden betekend dit niet dat zij verloren gaan. Door hen Ex Situ te bewaren door middel van opgravingen en publicatie worden zij ook behouden. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gang van zaken rond de planning van deze Buitenring, de manier waarop hier (niet of nauwelijks) over wordt gecommuniceerd door betreffende overheden, is een goed voorbeeld van het slechte contact tussen overheid en burger en in mijn ogen helaas een gemiste kans. Ik vraag mij dan ook af of hier wel alle van toepassing zijnde procedures correct zijn gevolgd en uitgevoerd.
Antwoord:	In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven, advertenties enz.. Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. De provincie heeft terzake aan alle wettelijke vereisten voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01053-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Degens-Konte M., Molenweg 46 6471HD te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tot slot: samenvattend betekent de Buitenring voor mij pure kapitaalvernietiging door de overheid, dus zonder dat hiervoor blijvende economische meerwaarde wordt gecreëerd. In plaats daarvan wordt een mooi stukje Limburg en de kwaliteit van het leven van een behoorlijk aantal Limburgers onomkeerbaar vernietigd dan wel zwaar aangetast. Is een paar minuten winst aan reistijd dat nu echt waard?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zoals hiervoor al aangegeven, ligt het geplande tracé van de Buitenring pal achter de achtertuin van de woning, het perceel van cliënt aan de rand van Brunssum aan de Roekenveldweg. Op ca. 50 meter achter de achtertuin van cliënt is de Buitenring gepland. Het gebied achter het perceel van cliënt bestaat nu nog uit een uitgestrekt agrarisch gebied dat deel uitmaakt van het Landgoed Amstenrade met hoge landschappelijke waarden. Nu ligt achter het perceel van cliënt een glooiend korenveld met daartussen door een of enkele wandelpaden, land bouwweggetjes voor de betreffende agrariërs om hun landbouwgronden te bereiken. Dit gebied zal nu volgens het voorliggende ontwerpplan op zeer korte afstand achter het perceel van cliënt worden doorsneden door een autoweg met 2x2 rijstroken, de Buitenring, waar maximaal 100 km/u mag worden gereden. Deze inbreuk op het woon- en leefklimaat van cliënt en zijn echtgenote is voor hen onaanvaardbaar. Cliënt verliest zijn prachtige vrije uitzicht van uit zijn woning en achtertuin en de rust die nog in en om zijn woning aan orde is, cliënt vreest voor geluidsoverlast, stankoverlast en voor fijnstof als gevolg van de uitstoot van de auto`s en vrachtauto`s. Cliënt vreest dus voor aanzienlijke afname van zijn woongenot, een toename van gezondheidsrisico`s, en voor een enorme waardedaling van zijn woning met perceel.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06077**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er wordt in het ontwerpplan op geen enkele manier met deze belangen van cliënt rekening gehouden. Cliënt vindt dan ook dat er sprake is van een onacceptabele aantasting van zijn belangen. Cliënt maakt dan ook bezwaar tegen het voorliggende ontwerpplan; voorts is cliënt van mening dar er sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding en van een ondeugdelijke motivering van het ontwerpplan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de

alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Overduidelijk is dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing biedt die vanuit de doelstelling mag worden verwacht. De tabellen in de verkeersrapporten laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten worden niet opgelost; 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan.□Met name in de omgeving van het Amstenraderveld geldt:□- Op de Trichterweg en Patersweg zal vanwege de voorziene aansluiting op de Allee het□verkeer niet of nauwelijks afnemen; op de Allee zal vanwege de oprit naar de Buitenring het□verkeer zeer sterk toenemen.□- Behalve aan de voordeur krijgen bewoners aan de Trichterweg en Patersweg te maken met□enorme toename van verkeer aan de achterkant, met alle bijbehorende gevolgen van stof,□stank en geluid. De overlast wordt niet minder, maar meer!□- Het beschermde dorpsgezicht van Amstenrade blijft zogenaamd bespaard. Door de enorme□verkeerstoename valt hier overigens weinig te genieten.□- Door de enorme verkeerstoename op de Allee en het onderliggende wegennet ter plaatse,□en de wijze waarop de aansluiting van de Buitenring op de Allee is voorzien zal de□verkeersonveiligheid ernstig verslechteren.□- Door de aanleg van de Buitenring zal de leefbaarheid in de wijde omgeving ernstig worden□aangetast.□- Door de aanleg van de Buitenring en de aansluiting hiervan op de Allee zullen de vier□hoofddoelstellingen voor de Buitenring in de wijde omgeving van het Amstenraderveld niet□worden gerealiseerd:□1. de verkeersstructuur ter plaatse wordt niet verbeterd;□2. de onderlinge bereikbaarheid van Amstenrade, Mariarade, Brunssum-west, Schinnen wordt eerder slechter;□3. de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van zeer veel mensen wordt er aanzienlijk slechter op;□4. het vestiging- en ondernemersklimaat zal als gevolg van enorme verkeerstoename en de daarbij behorende slechte bereikbaarheid (voor zover mogelijk) zeker niet verbeteren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Uw constatering dat op de Trichterweg en Patersweg het verkeer niet of nauwelijks zal afnememen is niet correct. Uit het verkeersmodel blijkt namelijk dat op beide wegen sprake is van een zeer forse afname van verkeer als gevolg van de Buitenring (afnames tot 75% in 2025).□□De aansluiting van de Allee op de Buitenring zal vormgegeven worden als een ongelijkvloerse kruising, waarbij de op- en afritten middels een ovale turborotonde worden aangesloten op de Allee. Op basis van de algemene kencijfers inzake verkeersongevallen is dit een van de meeste verkeersveilige kruispuntoplossingen.□□Op dit moment is geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale

	wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de door u genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan, hetgeen ook ten goede komt aan de bereikbaarheid van de omliggende kernen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze:	**01054-PEB-AN2MER**
Subzienswijze:	**06097**
Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het inpassingsplan zijn een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie als de twee hoofddoelstellingen van het Buitenringproject geformuleerd. Voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen echter geen doeltreffend antwoord gebleken, in tegenstelling tot wat de provincie beweert. Daar waar er voor Brunssum alleen al 4000 nieuwe banen op de oostflank in het vooruitzicht waren gesteld, en een opbloei van Kerkrade werd voorspeld met high-tech centra van internationale allure, blijkt uit het rapport van Ecorys dat de economische impuls, uitgedrukt in meer werkgelegenheid, maximaal 180 banen betreft voor heel Parkstad. Ook voor wat betreft de impuls aan het toerisme en recreatie als gevolg van de Buitenring zijn de effecten volgens voornoemd rapport van Ecorys (zeer) beperkt van omvang, en moeten deze effecten niet worden overschat.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt vindt onder andere de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg, van dien aard dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname en vergrijzing van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio, dus ook bij cliënt in de buurt. De vergrijzing is in deze wellicht nog belangrijker dan de krimp, waardoor er niet alleen sprake zal zijn van afname van verkeersbewegingen, maar vooral van andere verkeersbewegingen (meer sociaal-recreatief verkeer op andere tijdstippen en minder zakelijk en woon-werkverkeer). Cijfers over demografische ontwikkelingen zijn niet actueel, bij nieuwe cijfers blijken oude cijfers iedere keer weer te optimistisch; bevolkingskrimp gaat door, ook na 2025.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie motiveert haar ontwerpplan voorts met een betere ontsluiting van de in de regio aanwezige industrie-bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering. De provincie motiveert haar ontwerpplan voorts met een betere ontsluiting van de in de regio aanwezige industrie-bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering. Voortschrijdend inzicht met betrekking tot dit verminderd verkeersaanbod als gevolg van minder inwoners enerzijds en wellicht geen of minder behoefte aan ontsluiting van industrieterreinen en toeristische attracties anderzijds, moet volgens cliënt aanleiding zijn om een allesomvattende en volledige kosten/batenanalyse (zie ook onder b.) te maken, die uitgaat van nieuwe prognoses gebaseerd op de meest recente gegevens en inzichten. Zo veel gemeenschapsgeld als voorzien (maar ook onvoorzien) uitgeven aan een project waarvan nut en noodzaak onvoldoende duidelijk en toekomstbestendig zijn, en waarbij het milieu en de leefbaarheid van de inwoners van een groot gedeelte van Parkstad zo veel geweld wordt aangedaan, lijkt cliënt maatschappelijk volstrekt onverantwoord. Door de MKBA op het allerlaatste moment aan het Inpassingsplan toe te voegen heeft een zorgvuldige afweging en deugdelijke besluitvorming over de Buitenring door zowel Provinciale Staten als door betrokken Gemeenten niet kunnen plaats vinden. Er is hier dan ook sprake van een ernstige tekortkoming als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Het rapport is overigens vóór het ontwerp-besluit topt stand gekomen, en ook samen met dit ontwerp ter inzage gelegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06159**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rendement van de Buitenring is door ECORYS berekend op factor 1,1. De provincie rekent zich ten onrechte rijk met een rendement groter dan één. Een rendement van 1,1 is echter minimaal.□Bovendien is er sprake van ondeugdelijke berekening: er is sprake van feitelijke onderschatting van kosten en van overschatting van opbrengsten. Bovendien vallen kosten bij grootschalige projecten altijd hoger uit (vgl. HSL-lijn, Betuwelijn, Noord-Zuidlijn) en vallen verwachte voordelen meestal tegen. (De genoemde bedragen voor de Buitenring betreffen slechts taakstellende budgetten, aanbesteding heeft uiteraard nog niet plaatsgevonden, maar in de wandelgangen gaan heel andere bedragen om!).□Onderstaand een overzicht van onderschatte kosten resp. overschatte opbrengsten.□Kosten;□• Waardedaling onroerend goed:□na eventuele uitbetaling van planschade zal er nog een grote financiële schade overblijven als gevolg van waardedaling van onroerend goed, welke niet voor vergoeding in aanmerking komt;□• Lagere belastingopbrengsten (OZB, IB, Waterschap):□als gevolg van waardedaling van onroerend goed zullen gemeenten, waterschappen en belastingdienst minder inkomsten krijgen uit aan waarde van onroerend goed gekoppelde belastingen;□• Te verwachten planschade:□gezien de inbreuk op bestaande bestemmingsplannen door de aanleg van de Buitenring, de grote inbreuk op de leefbaarheid van zeer veel huishoudens, en de te verwachten grote waardedaling van betreffende woningen, moet rekening worden gehouden met zeer veel en hoge claims op grond van planschade;□Medische kosten:□als gevolg van uitstoot schadelijke stoffen, geluid en stress als direct gevolg van de Buitenring zijn belangrijke medische kosten te verwachten;□• Gemiste opbrengsten:□als gevolg van de aanleg van de Buitenring worden op diverse plaatsen kostbare□landbouwgronden vernietigd, waardoor op betreffende percelen in de toekomst geen□opbrengsten meer zullen worden gerealiseerd;□• Economische schade tijdens aanlegfase:□tijdens de aanlegfase van de Buitenring zal ten gevolge van slechtere bereikbaarheid veel□reistijdverlies geleden worden; uit berekeningen van de opbrengsten over reistijdwinst moge blijken welke bedragen hieraan moeten worden toegerekend;□• Door gemeenten ter beschikking gestelde gronden "om niet":□om de financiering van de Buitenring rand te krijgen is door de provincie bij de gemeenten□aangedrongen om de benodigde gronden "om niet" ter beschikking te stellen; overigens is□nog niet duidelijk of alle betrokken gemeenten hiermee hebben ingestemd;□• De niet opgeloste knelpunten zullen separaat moeten worden opgelost; hiermee is geen□rekening gehouden in de MKBA; ook met de noodzakelijke uitbreiding van de N274 als□gevolg van toename van verkeer door de Buitenring is geen rekening gehouden.□Opbrengsten:□• Reistijdwinst:□Over de reistijdwinst in uren zie "Toetsing op doefbereik". Bij de berekening van reistijdwinst in geld is aan woon-werkverkeer een prijs van 10,75 en aan sociaal-recreatief verkeer een prijs van 7,25 euro toegekend. Door aan reistijdwinst met betrekking tot sociaal-recreatief verkeer en woon-werkverkeer deze "onzinnige" waarden toe te kennen, wordt het rendement van de Buitenring voor 30 resp. 10 % bepaald. Opmerkelijk hierbij is dat door Ecorys de effecten op de toeristisch-recreactieve sector als zeer beperkt van omvang worden aangeduid, en dat deze effecten niet moeten worden overschat! Hoe kan hier dan een positieve bijdrage van 113 miljoen euro aan worden toegekend, zijnde 30% van het totale□resultaat?□• Reisbetrouwbaarheid:□Om aan reisbetrouwbaarheidseffecten een waarde toe te kennen is al net zo onzinnig als de□discussie over het fenomeen reisbetrouwbaarheid en robuustheidseffecten. Bovendien geldt ook hier de onevenredig hoge waardering voor sociaal-recreatief verkeer en woonwerkverkeer.□Indirecte economische effecten:□Het bepalen van indirecte effecten is niet eenvoudig en is ook aan veel discussie tussen□economen onderhevig, zo lezen we in het rapport van Ecorys. De discussie spitst zich met□name toe op de vraag of de effecten aanvullend zijn ten opzichte van de directe effecten. De□indirecte effecten zonder correcties in de MKBA opnemen resulteert in "dubbeltellingen in de effecten" wat in de systematiek niet is toegestaan. Zoals de leidraad "OEI" aangeeft geldt het "Nee, tenzij-principe" bij indirecte effecten die additioneel zijn ten opzichte van directe□effecten. De argumenten voor indirecte economische effecten zijn "boterzacht" en de raming□van een positief financieel resultaat van 47 miljoen euro is daarmee "een slag in de lucht".□Het "Nee, tenzij-principe" volgens de leidraad "OEI" zou hier moeten worden gehanteerd.□• Effecten verkeersemissies:□Het toekennen van waarde aan verkeersemissies binnen en buiten de bebouwde kom is□totaal ondoorzichtig. Hoe kan een totale toename in stikstofdioxide leiden tot een positief□financieel effect? Bovendien is het onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom niet□zinvol, aangezien in de woorden van de provincie Limburg er in Parkstad sprake is van een□aaneengesloten

	stedelijk gebied!□Effecten geluid:□Volgens het rapport van Ecorys ontbreekt gekwantificeerde informatie over geluidsbelaste□woningen in de situatie zonder en met Buitenring. Het toekennen van een waarde van 8,7□miljoen euro aan een niet kwantificeerbare afname van geluidshinder is daarmee een slag in□de lucht!.□• Effect op natuur:□Door te stellen dat er met betrekking tot natuur sprake is van een klein negatief effect, geeft□Ecorys -in navolging cq. opdracht van de provincie Limburg- blijk van een totale miskenning□van de grootschalige natuurvernietiging als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Dat een□en ander moeilijk is te kwantificeren zal niemand ontkennen, maar het op deze wijze bagatelliseren is een "gotspe".□- Effecten verkeersveiligheid:□Het toekennen van een prijskaartje aan gewonden, laat staan verkeersdoden is "niet erg smaakvol".□Zonder de OEI-systematiek ter discussie te willen stellen valt het wel op dat bij overlijden een verzekeringsmaatschappij doorgaans beduidend minder uitkeert dan bij gewonden! Dit is in tegenstelling met de "waardering van doden en gewonden" volgens de OEI-systematiek. Lijkt toch vermeldenswaard als je bedenkt dat het effect van de verkeersveiligheid ca 25% uitmaakt van de totale opbrengsten van de Buitenring.□Het zal duidelijk zijn dat het niet eenvoudig is om de mate van onderschatting van kosten en de overschatting van opbrengsten te kwantificeren. Het zal echter duidelijk zijn dat het totale effect op het resultaat van de MKBA vele tientallen miljoenen Euro`s zal bedragen. Een voorzichtige schatting van het totale effect leidt tot een noodzakelijke correctie op het resultaat van de MKBA van tussen de 100 en 300 miljoen Euro.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften in de MKBA opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□Het is gangbaar en voorschrift in MKBA's om alle reistijdveranderingen, effecten op reisbetrouwbaarheid en robuustheid, en indirecte effecten te waarderen conform de toegepaste methodieken. Idem geldt voor de effecten op verkeersemissies, geluid, natuur en verkeersveiligheid. □□In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 01054-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 06167

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de MKBA is uitgegaan van een zichtperiode tot 2100, terwijl de gehanteerde informatie loopt tot 2025. Als het zo uitkomt, kunnen we wel erg ver vooruit kijken! Dit leidt echter onvermijdelijk tot verkeerde conclusies aangezien vermeende opbrengsten kennelijk ook na 2025 gewoon doorlopen en met bepaalde doorlopende kosten geen rekening wordt gehouden. Bovendien zijn er wel gegevens beschikbaar over doorzettende krimp van de bevolking, welke de voorgespiegelde reistijdwinsten verder onder druk zetten.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen en is gebaseerd op de meest actuele informatie (effecten op verkeer, milieu) over de Buitenring. Er is geen reden om aan te nemen dat de opbrengsten worden overschat. Voor wat betreft de kosten is aangesloten bij de meest actuele inzichten van de provincie hieromtrent. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ten aanzien van het schaalmodel is afgeweken van de richtlijnen, en is met het oog op de ligging van het project in de grensstreek, en het grensoverschrijdende karakter hiervan, het totale schaalniveau van het project als uitgangspunt gehanteerd. Effecten van de Buitenring die in het buitenland neerslaan zijn eveneens opgenomen in de MKBA.
Antwoord:	Het klopt dat op dit punt is afgeweken van de richtlijnen. Zowel de maatschappelijke kosten als de baten die in het buitenland 'neerslaan' zijn opgenomen in de MKBA. In de rapportage is dit ook toegelicht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbetering van de aansluiting van de A76 was ook zonder Buitenring noodzakelijk. Deze verbetering wordt nu op een oneigenlijke manier gekoppeld aan de aanleg van de Buitenring. De berekening van het rendement van de Buitenring wordt hierdoor echter verstoord door de positieve bijdrage hieraan door het rendement van de aansluiting van de A76.□Hetzelfde geldt voor de koppeling van de Buitenring met de aanleg van de B258n. Het doorgaan van deze B258n is echter zeer twijfelachtig. Het Stadsbestuur van Aken is immers tegen de aanleg van de B258n. Ook hier geldt dat koppeling met B258n de rendementsberekening van de Buitenring ten onrechte positief beïnvloedt.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ □ De aansluiting Nuth is een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Met het oog hierop is geen aparte MKBA voor de aansluiting Nuth opgesteld. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het POL2001 (provinciaal Omgevingsplan Limburg) is de corridor voor de aan te leggen Buitenring vastgelegd. Zoals de MER-commissie is haar advies heeft gemeld, betreft deze corridor echter geen CBB (concrete beleidsbeslissing). Dit advies, als onderdeel van de totale MER-adviezen integraal overgenomen door de provincie, had als doel om te bezien of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zouden zijn. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking worden gezien voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. De provincie heeft in strijd hiermee echter geweigerd om een mogelijk alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	Corridor POL2001□De onderbouwing voor de corridor in het POL2001 wordt gevormd door het MER fase 1 uit 2001. De commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies aan dat de corridor juridisch nog niet vastligt en dat daarom aannemelijk moet worden gemaakt dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de begrenzing van de corridor nog steeds geldig zijn. Zij stelt daarmee dus niet dat er alternatieven buiten de corridor onderzocht moeten worden, zoals gesteld wordt door reclamant. Om na te gaan of de conclusies uit het MER fase 1 nog steeds geldig zijn, is in de 2e Aanvulling MER onderzocht of zich tussen 2000 (het opstellen van het MER fase 1) en het opstellen van het Inpassingsplan (2010) ontwikkelingen hebben voorgedaan die van invloed zijn op de afbakening van de corridor. Uit deze analyse is gebleken dat zich diverse ontwikkelingen voorgedaan hebben binnen het studiegebied van de Buitenring Parkstad Limburg. Deze ontwikkelingen hebben echter geen invloed op de begrenzing van de corridor (zie paragraaf 2.2.1 van de 2e Aanvulling MER).□□Alternatief gebaseerd op bestaand wegennet□In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief gebaseerd op het bestaande wegennet ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het eerste alternatief van cliënt is om als onderdeel van de zgn. O + variant te kiezen voor de zgn. Born-variant In deze variant kan het tracé van de Buitenring vanaf Nuth tot aan Brunssum-Haefland komen te vervallen. Cliënt stelt voor in plaats hiervan te kiezen voor de N297/B56n vanaf de A2 bij Born tot aan de N274 en vervolgens de N274 te volgen tot aan het beoogde tracé van de Buitenring ter hoogte van Haefland/Brunssum. Via deze route, via dit alternatief is er sprake van een veel betere en vooral snellere aansluiting en ontsluiting van de regio Parkstad naar het westen en noorden toe.□Via deze route is bovendien een snelle verbinding tussen Parkstad en het Ruhrgebied mogelijk. Hiermee vervalt de noodzaak om het tracé volgens ontwerpplan van Nuth naar Brussum aan te leggen. Vanuit Sittard is de N276 een goed alternatief voor de ontsluiting en aansluiting vanuit die richting naar Parkstad toe. Door dat deel van het tracé vanaf Nuth naar Brunssum te laten vervallen, zou voorts een fikse kostenbesparing kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor kan ook de kosten/batenanalyse van de Buitenring (zie ook b.) gunstiger uitvallen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het verlengde van dit alternatief stelt cliënt nog een verlenging voor van de N276 tot de Rimburgerweg, hierdoor zal ook het Bodemplein in Brunssum worden ontlast, omdat verkeer van de Emmaweg richting Brunssum zuid-oost en/of Landgraaf kan kiezen voor de verlengde N276. Cliënt verwijst voor een beter inzicht in zijn voorgestelde alternatieven naar bijgaande kaart (zie bijlageA). Deze alternatieven gecombineerd ook met een duidelijke en vroegtijdige bewegwijzering op de A2 moeten een betere en snellere ontsluiting en aansluiting richting Parkstad opleveren. Ervan uitgaande dat de corridor zoals door de provincie opgenomen in het POL2001 nog geen rechtsgeldigheid heeft, en het feit dat er door de provincie nog geen serieus onderzoek is gedaan naar een alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet, dringt cliënt er bij de provincie op aan om een vergelijkend onderzoek te doen naar de Born-variant als alternatief voor de Buitenring. Door het laten vervallen van het tracégedeelte van Nuth tot Biunssum/Haefland vervalt het wellicht meest problematische gedeelte van de Buitenring. Een voorzichtige schatting levert bovendien een besparing op van 30%.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tweede alternatief van cliënt is om de bij hem achter geplande Buitenring op te schuiven tot achter de "bult1 in het agrarische terrein bij hem achter de woning. Door het tracé ca. 100 tot 200 meter op te schuiven, in ieder geval tot achter die bult, ontstaat een situatie waarbij cliënt geen zicht meer heeft op de Buitenring en hij aanzienlijk minder overlast van die Buitenring zal gaan ondervinden. Dat met dit alternatief het tracé van de Buitenring meer binnen het Landgoed van Kasteel Amstenrade komt te liggen, is minder belastend voor de burgers, waaronder cliënt, dan het tracé laten waar het nu gepland is volgens het ontwerpplan. De overweging van Gedeputeerde Staten dat doorkruising van dit Landgoed zo veel mogelijk voorkomen dient te worden, is voor cliënt geen overtuigend argument, en kan en mag niet opwegen tegen de voordelen die een verschuiving van het tracé in westelijke richting tot achter de bult heeft voor de omwonende burgers, waar cliënt er een van is. De bruikbaarheid van dat Landgoed is wellicht met een enkele (infra)voorziening voldoende te waarborgen. Het woon- en leefklimaat van een groot aantal burgers dient altijd nog te prevaleren boven de bruikbaarheid van de agrarische percelen van een Landgoed.
Antwoord:	Het landgoed Amstenrade is aangewezen in het kader van de Natuurschoonwet en maakt onderdeel uit van zowel het nationaal landschap Zuid-Limburg als de rijksbufferzone tussen de stadsregio's Sittard-Geleen en Parkstad Limburg. Uit deze beschermingsregimes volgt dat aantasting van het landgoed zoveel mogelijk beperkt dient te worden. Daarnaast is vanuit een goede ruimtelijke ordening in het Inpassingsplan gekozen om het tracé van de BPL te bundelen met de overige stedelijke functies (bebouwing). Het aangedragen alternatieve tracé laat deze bundeling los, waardoor het tracé een grotere impact op het (beschermde) landschap heeft.□□Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt onder meer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden.□□Daarnaast is bij de inpassing van de BPL gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van geluidshinder. De geluidsbelasting voor de woning van cliënt blijft als gevolg van de aanleg van de Buitenring weliswaar binnen de door de wet Geluidshinder gestelde maximale voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar hierbij is toch wel een aantal kanttekeningen te plaatsen:□• Ter plaatse is reeds sprake van een grote geluidsbelasting door het vliegverkeer van□AWACS-vliegtuigen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie van geluid, waarmee bij□de berekening van de geluidsbelasting geen rekening is gehouden; bij de geluidsbepaling□dient deze als aparte factor te worden meegenomen en kan niet worden gezien als□omgevingslawaai; Bovendien blijkt uit onderzoek dat is verricht in alle Berlijnse ziekenhuizen□(Bron: European Heart Journal Advance Access, 2005) dat langdurige blootstelling aan□verkeers- en vliegtuiglawaai 30 tot 50% verhoging van de kans op een hartinfarct oplevert.□• In aanvulling op het inpassingsplan voor de buitenring is ter hoogte van het Amstenraderveld voorzien in een nieuw aante leggen route voor langzaam verkeer. Met de extra geluidstoename met name veroorzaakt door bromfietsen is bij de berekening van de□geluidsbelasting geen rekening gehouden;□De woonwijk Amstenraderveld is gelegen onder aan de glooiing van het akkergebied van het□landgoed van Amstenrade. Cliënt vraagt zich af of bij de geluidsberekeningen rekening is□gehouden met deze specifieke ligging. Gevreesd wordt voor weerkaatsing (echo-werking)□van geluid tegen het hellende landschap. Vastgesteld is in dit verband dat gesprekken van□wandelaars op de Oud Amstenraderweg in het veld op ca 100 meter afstand van de tuin van□cliënt afhankelijk van de wind bijna letterlijk kunnen worden gevolgd.□• Opvallend is dat in de Tweede Aanvulling MER behorende bij het Inpassingsplan Buitenring□er bij de optimalisatie Amsteraderveld sprake is van een grote verbetering (++) met betrekking tot het□aspect geluid. Het aantal geluidsgehinderden neemt sterk toe, en er treed een ernstige verschuiving op ten aanzien van de mate van geluidshinder op geluidsbelaste woningen. Dit grote nadeel valt kennelijk weg tegen het kleiner geluidsbelaste oppervlak als gevolg van de ongelijkvloerse kruising met de N276. Vreemde rekenmethoden worden er gehanteerd!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde

overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□

□□
□
In het kader van het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de glooiing van de omgeving en de weerkaatsing van het geluid tegen deze glooiing of de geluidbeperkende voorzieningen (geluidsschermen, geluidswallen en steile taludconstructies). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van uitstoot schadelijke stoffen! Hierbij zij opgemerkt dat de concentraties met betrekking tot luchtkwaliteit zouden zijn uitgewerkt voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. In afwijking met het advies van de MER-commissie (dat overigens integraal door de provincie is overgenomen) zijn de gegevens van de oude situatie in geen enkel ter inzage liggend stuk opgenomen., waardoor vergelijking niet mogelijk is. Desondanks is hierbij toch wel een aantal kanttekeningen te maken:□• Ter plaatse is reeds sprake van een grote uitstoot van schadelijke stoffen door het□vliegverkeer van AWACS-vliegtuigen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie vanschadelijke stoffen, waarmee bij de berekening van de betreffende uitstoot geen rekening is gehouden;; bij de meting vande luchtkwaliteit dient deze als aparte factor te worden meegenomen en kan niet worden gezien als achtergrondconcentratie;□• Ter plaatse is reeds sprake van een grote uitstoot van schadelijke stoffen door het□industriegebied Chemelot in Geleen. Als gevolg hiervan is er sprake van cumulatie van□schadelijke stoffen, waarmee bij de berekening van de betreffende uitstoot geen rekening is□gehouden;□• Met betrekking tot de uitstoot van fijnstof zijn onlangs nieuwe normen vastgesteld (factor PM 2,5); Uit de gegevens naar aanleiding van het Inpassingsplan is niet duidelijk hoe hiermee bij de berekening van betreffende uitstoot is rekening gehouden.□De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden: het woon- en leefklimaat van zeer veel mensen in Vaesrade, Amstenrade, Hoensbroek, Brunssum en Merkelbeek blijft behouden. Er ontstaat geen overlast als gevolg van geluid, stank, fijnstof-en beperking van uitzicht. Het behouden blijven van het bestaand woongenot leidt ongetwijfeld tot een beter algeheel psychisch en lichamelijk welbevinden van ook cliënt en zijn echtgenote.□belangrijke natuurgebieden, en daarmee recreatiegebieden, kunnen onaangetast en□behouden bijven. Cliënt noemt het Geleenbeekdal (Kathagerbroek) en de Brunssummerheide die als Natura 2000-gebied een beschermd natuurgebied zijn. Ook de□hoge landschappelijke waarde ten westen en noorden van Brunssum blijft behouden.□• met name ten westen van Brunssum kunnen belangrijke agrarische gebieden in stand□blijven. Bij het eerste alternatief blijft het Landgoed bij het Kasteel Amstenrade geheel□onaangeroerd.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring worden belangrijke natuurgebieden aangetast cq. onherstelbaar vernietigd. Dit betreffen Natura 2000 gebieden en EHS gebieden. Dit zijn voor inwoners van Brunssum en omstreken, en dus ook voor cliënt, belangrijke recreatiegebieden. Omdat de ter inzage liggende stukken voor wat betreft natuuronderzoek nog niet compleet zijn, ontneemt u burgers en maatschappelijke organisaties de mogelijkheid van inspraak. Bovendien ontzegt u Provinciale Staten de mogelijkheid tot een weloverwogen besluit omdat niet alle zienswijzen ten aanzien van dit onderwerp kunnen worden meegewogen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-

Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en
□
faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) □wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden □omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden □handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. □Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds□ □23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van□ de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt □er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het □wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de □aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht □worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde □werkprotocollen.Bij de toetsing van het plan aan □natuurwet- en regelgeving (Flora- en □faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal □onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie □Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek□ Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt □onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de □basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan.
□□
Na het ter inzage leggen van het ontwerp Inpassingsplan hebben enkele actualisaties en wijzigingen plaatsgevonden. Dit is een gebruikelijke gang van zaken, immers de ontwerpfase van een Inpassingsplan is bedoeld om enerzijds een ieder te laten meebeslissen en anderzijds om aanvullingen toe te voegen teneinde het plan beter te maken.□De rechtsbescherming tegen deze gewijzigde onderdelen van het Inpassingsplan is gewaarborgd doordat beroep kan worden ingesteld tegen het definitieve plan, inclusief de geactualiseerde onderzoeken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door cliënt is bij eerdere gelegenheden, o.a. als ingezonden reacties, aangegeven dat de Ladder van Verdaas en de zgn. ADC-toets met betrekking tot Natura 2000 en EHS-gebieden niet juist zijn gehanteerd. Voor deze gebieden geldt het nee-tenzij-principe. Omdat er, zoals aangegeven onder b, wel degelijk alternatieven zijn voor het tracé volgens het Inpassingsplan, zou dit tracé conform dit principe helemaal niet voor een inpassingsplan in aanmerking moeten komen. In deze gevallen gaat het niet aan om als mitigerende maatregel voor te stellen op betreffende plaatsen de middenberm te laten vervallen om zodoende "natuur te beschermen". Vanwege de desastreuze ingreep in belangrijke natuurgebieden, welke gelden als belangrijke recreatiegebieden voor de bewoners van Parkstad, verzoek ik u het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het

gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	• De provincie onderkent, en schrijft dit ook met zo veel woorden, dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken. De rest zal klaar zijn als PS een besluit nemen op 8 oktober. In een vroeg stadium is door belangenorganisaties bij de provincie aangedrongen op een kosten/baten analyse. Pas gelijk met het inpassingsplan is een rapport hierover beschikbaar. Niet verwonderlijk als je naar de uitkomsten hiervan kijkt. Door het zomerreces van Provinciale Staten en Gemeenteraden is een maatschappelijk debat in Parkstad hierover niet meer mogelijk voordat het inpassingsplan op 8 oktober wellicht als hamerstuk wordt vastgesteld. Geconstateerd wordt dat de provincie bewust het voorbereidingsproces Buitenring Parkstad naar haar hand heeft gezet, gemeenten zoveel mogelijk buiten spel heeft gezet, en de burgers heeft bedonderd, aldus cliënt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

Vanaf het POL 2001 is gekozen voor een stapsgewijze invulling van procedures om uiteindelijk de beste keuze te kunnen maken. Vandaar fase 1 en fase 2 in de MER-procedure.Omdat het een traject is dat vele jaren heeft geduurd en in die jaren uitgangspunten en anames gewijzigd (kunnen) zijn is besloten om door ECORYS Nederland BV een Toetsing op doelbereik én Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) te laten uitvoeren. Deze is gereed gekomen in juni 2010.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01054-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 06228

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	• In het geoptimaliseerde voorkeurstracé is er in vergelijking met het bestuurlijke voorkeurstracé sprake van een aanmerkelijke verschuiving van het beoogde tracé in zuidelijke richting dichter bij de bebouwing van Brunssum. Deze verschuiving wordt door de provincie aangemerkt als een verbetering ten opzichte van het oorspronkelijke tracé. Hoe in dit geval gesproken kan worden over verbetering is voor cliënt onbegrijpelijk. Van een evenwichtige belangenafweging is volgens hem dan ook geen sprake. De belangen van honderden gezinnen in Brunssum worden ondergeschikt gemaakt aan de belangen van één bewoonster van kasteel Amstenrade. Het niet doorkruisen van het Landgoed Amstenrade is kennelijk belangrijker dan de desastreuze ingreep op de leefbaarheid van honderden inwoners van Brunssum. De beginselen van gelijkheid, willekeur en evenredigheid worden door deze wijziging ernstig geweld aan gedaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Wij zijn van oordeel dat er een goede en evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Het tracé ter plaatse is tot stand gekomen op basis van de aanwezige cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Het terugverkopen door de Provincie aan de graaf van Amstenrade van gronden bestemd voor een aan te leggen weg, mag door burgers worden opgevat als een besluit van de provincie om de geplande weg niet aan te leggen. Door alsnog nieuwe plannen te ontwikkelen voor de Buitenring Parkstad heeft de Provincie het vertrouwensbeginsel, en daarmee de gerechtvaardigde verwachtingen van burgers geschaad.□De wettelijke bepaling van de motiveringsplicht is te vinden in artikel 3:46 Awb: een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering. Wel wordt in artikel 3:48 Awb een voorbehoud gemaakt ten aanzien van de aanwezigheid van een motivering. In dit artikel staat vermeld dat een motivering achterwege kan blijven als redelijkerwijs kan worden aangenomen dat daar geen behoefte aan bestaat. Dit kan het geval zijn bij een begunstigende beschikking waarbij geen belangen van derden worden benadeeld.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Het is niet zo dat derden louter vanwege het feit dat er gronden worden verkocht waarop oorspronkelijk ontwikkelingen voorzien waren, er van uit mogen gaan dat die ontwikkelingen ter plaatse of op een ander locatie niet zullen doorgaan. Verkoop alleen schept geen gerechtvaardigde verwachtingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01054-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	• De provincie heeft lange tijd verzuimd een deugdelijke motivering voor de realisering van de Buitenring te leveren. Burgers, maar vooral gemeenten zijn hierdoor niet in staat geweest een deugdelijke afweging te maken bij hun besluitvorming met betrekking tot de Buitenring. Eerst lang nadat gemeenten hun bevoegdheden met betrekking tot de Buitenring aan de Provincie hadden overgedragen is een - zij het dubieuze- Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse beschikbaar gekomen. De aanvankelijke weigering door de verantwoordelijke Gedeputeerde om te komen tot een MKBA kon niet worden gemotiveerd als zou hier redelijkerwijs geen behoefte aan bestaan. Door zijn aanvankelijke weigering heeft de Gedeputeerde echter niet aan zijn motiveringsplicht voldaan en het besluitvormingsproces hiermee op ongeoorloofde wijze beïnvloed.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Hiervoor werd al toegelicht dat het besluit berust op een draagkrachtige motivering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01057-OVW-BSLMER**

Subzienswijze: **06092**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijkswaterstaat Limburg , Avenue Ceramique 125 6200MA te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hierbij reageer ik op het Ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) en de Tracé/nota MER Aansluiting Nuth die beiden van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 ter inzage liggen. Op basis van deze stukken spreekt u een voorkeur uit om de nieuwe aansluiting van de BPL op de A76 te realiseren conform het MMA. Ik kan mij vinden in deze voorkeur en met de ruimtelijke reservering die hiervoor in het Ontwerp-PIP voor de BPL is opgenomen.□□Dit MMA is tevens de grondslag geweest voor de financiële bijdrage van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Aansluiting Nuth die is overeengekomen in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg dat op 3 juni 2010 door het College van Gedeputeerde Staten en mij is afgesloten. In artikel 8 2 van dit convenant staat dat voor de projecten in het convenant nadere uitwerkingsafspraken worden gemaakt en dat deze waar nodig in aanvullende overeenkomsten worden vastgelegd. Ik stel voor om op korte termijn gezamenlijk te werken aan een overeenkomst "aansluiting Nuth", waarin wij de beheersgrenzen en overige zaken met betrekking tot de realisatie en overdracht van die aansluiting kunnen vastleggen. Vooruitlopend daarop maak ik van de gelegenheid gebruik om een aantal reeds eerder gemaakte opmerkingen nogmaals onder uw aandacht te brengen, opdat deze een plek krijgen in het vervolgtraject.□□In mijn reactie op de Startnotitie Tracénota/MER aansluiting Nuth (kenmerk RWS/DLB-2009/7984 d.d. 19 oktober 2009) heb ik gevraagd om een eventuele, toekomstige uitbreiding van de A76 nabij de nieuw te bouwen aansluiting niet onmogelijk te maken. Ik ga ervan uit dat de ruimtelijke reservering in het PIP voldoende is om aan deze wens tegemoet te komen. In de nadere uitwerking van het ontwerp moet duidelijk worden hoe deze wens wordt gerealiseerd. Het is voor Rijk en regio van belang, dat een verbreding van de A76 mogelijk en betaalbaar blijft, ook al is deze verbreding momenteel niet aan de orde. Mocht mijn hiervoor□genoemde veronderstelling niet juist zijn, dan verzoek ik u deze wens als een zienswijze op de Tracénota/MER aansluiting Nuth te beschouwen.□□Voorts heb ik in de reactie op de startnotitie aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en de onderhoudbaarheid van de aansluiting. Voor beide aspecten is het wenselijk dat de toe- en afritten van de A76 worden voorzien van vluchtstroken, waarmee ook bij de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen) wordt aangesloten. Ik ga er vanuit dat ook deze wens in de verdere uitwerking van het ontwerp wordt betrokken. Ook hiervoor geldt, dat indien mijn veronderstelling niet juist is, dit punt als zienswijze op de□Tracénota/MER aansluiting Nuth moet worden gezien.□□Ten slotte reken ik erop dat wij dit najaar gezamenlijk de genoemde overeenkomst aansluiting Nuth kunnen tekenen.
Antwoord:	1. Voorstel om op korte termijn te werken aan een overeenkomt aansluiting Nuth□Na vaststelling van het Inpassingsplan door Provinciale Staten kunnen wij overgaan tot het maken van nadere uitwerkingsafspraken in een aanvullende overeenkomst, gebaseerd op het convenant van 3 juni 2010.□□2. Ruimtelijke reservering in PIP voldoende voor 2x3 A76 (wens)?□De ruimte onder de nieuw te bouwen aansluiting is voldoende om bij handhaving van het huidige tracé van de A76 een sobere verbreding naar 2x3 rijstroken te kunnen maken, bijvoorbeeld door de vluchtstrook ter plaatse te gebruiken als derde rijstrook. In het Inpassingsplan is binnen de functie `verkeer` voldoende ruimte hiervoor beschikbaar, mogelijk ook voor andere verbredingsopties. Deze wens kan nog nader worden bekeken in het kader van de aanbesteding.□□3. Bereikbaarheid hulpdiensten en onderhoudbaarheid: vluchtstroken aanwezig op toe- en afritten?□In het wegontwerp en Inpassingsplan zijn vluchtstroken opgenomen op de toe- en afritten van de nieuwe aansluiting op de A76. Daarmee is de gevraagde bereikbaarheid voor hulpdiensten en onderhoudswerkzaamheden aanwezig.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01058-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06112

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies)vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01058-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01058-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06143

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01060-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 06121

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers H., Nierhoven 26 6361GP te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01060-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **06123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Snackers H., Nierhoven 26 6361GP te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen ats mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01063-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06137**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De noodzaak tot aanleg van een buitenring in Parkstad Limburg ontbreekt:□- de bevolkingsomvang neemt in Parkstad Limburg sterk af, mogelijk van 240.000 naar 180.000 inwoners binnen een tijdsbestek van 20 jaren; dat leidt er toe dat het gebruik van wegen afneemt en dat het huidige wegenaanbod meer dan voldoende is;□- thans maak ik zelden of nooit files mee in Parkstad Limburg, dat zal in de toekomst bij een veel kleinere bevolkingsomvang nog minder voorkomen;□Parkstad Limburg is optimaal bereikbaar via het reeds lang bestaande wegennet en sedert kort ook via de over Duitsland lopende weg vanaf Born naar Gangelt en van daaruit naar Schinveld/Brunssum; Brunssum is via deze weg op een vlotte manier te bereiken vanaf deA2;
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01063-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De buitenring betekent een ongewenste aanslag op de groene omgeving. Op meerdere plaatsen treden ongewenste effecten op doordat groengebieden doorsneden worden, bijvoorbeeld van het natuurgebied van Amstenrade tot en met de Brunsummerheide. Zelf woon ik nabij de Kling in Brunssum. Tot nu toe is dat een rustig woongebied met fraai onbelemmerd zicht op de omringende velden. De buitenring staat gepland vlakbij natuurgebieden als het bronnenbos en het dal van de Merkei en zal daarop ongetwijfeld negatieve effecten hebben, immers deze natuurgebieden liggen pal naast de buitenring. Ongewenst is het dat het zicht vanuit Brunssum-Noord op het omringende natuurgebied belemmerd wordt door de buitenring.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01063-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	de buitenring leidt tot een forse aanslag op het welbevinden van de bewoners van Brunssum-Noord, waartoe ik zelf ook behoor:De buitenring loopt direct langs de woningen van deze wijk en levert niet alleen visuele hinder op, maar ook geluidshinder en stank- en fijnstof-hinder. De woonwijken van Brunssum liggen alle te dicht op de geplande buitenring en met name ter plaatse van de Kling in Brunssum is de geplande gedeeltelijke verdiepte ligging onvoldoende om geluids- en stank- en fijnstofeffecten te elimineren. Een verdergaande verdiepte ligging zou tot minder geluidsoverlast etc. leiden, zie de geplande volledig verdiepte ligging nabij het Amstenraderveld. De aanvullende MER-rapportage beoordeelt namelijk die ligging als een veel betere optimalisatie dan de gedeeltelijk verdiepte ligging bij de Kling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01063-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Grote bezwaren bestaan tegen het verleggen van het laatste stuk van de Merkelbeekerstraat die nu in een rechte lijn doorloopt tot aan de Kling. Doordat de buitenring niet geheel verdiept wordt gelegd ter hoogte van de Kling, zal aan het einde van de Merkelbeekerstraat volgens planning een keerwand moeten worden geplaatst. Dit betreft een ongewenste oplossing. De Merkelbeekerstraat betreft van oudsher een fraaie laan met aan weerszijden bomen en aan het einde zicht op het landelijke gebied rondom Brunssum. Het geheel verdiept leggen van de buitenring -hoe ongewenst deze weg ook is- zou er toe leiden dat de huidige Merkelbeekerstraat in oude toestand blijft bestaan.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. De maaiveldligging zoals die bestuurlijk is afgesproken heeft tot gevolg dat de verbinding van de Merkelbeekerstraat wordt onderbroken. Deze dient hersteld en omgelegd te worden. En de huidige locatie is hiervoor de enige oplossing. Het verder verdiepen is niet mogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan een weg met een snelheid van 100 km/uur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01063-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De verwachting bestaat dat vanuit de omliggende dorpen velen naar Brunssum Noord zullen rijden om vanaf de daar geplande toerit de buitenring op te rijden. Dat leidt tot een forse toename van het verkeer in de wijk De Kling, hetgeen een ongewenste ontwikkeling betreft.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Vanuit het verkeersmodel blijkt dus niet dat sprake is van een toename van verkeer in De Kling als gevolg van verkeer vanuit omliggende dorpen richting de Buitenring en vice versa. Het verkeer vanuit de omliggende dorpen dat gebruik wil maken van de Buitenring, zal de N276 en de N274 als toevoerwegen gebruiken, zo blijkt uit het verkeersmodel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	de bevolkingsomvang neemt in Parkstad Limburg sterk af, mogelijk van 240.000 naar 180.000 inwoners binnen een tijdsbestek van 20 jaren; dat leidt er toe dat het gebruik van wegen afneemt en dat het huidige wegenaanbod meer dan voldoende is;
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Thans maak ik zelden of nooit files mee in Parkstad Limburg, dat zal in de toekomst bij een veel kleinere bevolkingsomvang nog minder voorkomen; Parkstad Limburg is optimaal bereikbaar via het reeds lang bestaande wegennet en sedert kort ook via de over Duitsland lopende weg vanaf Bom naar Gangelt en van daaruit naar Schinveld/Brunssum; Brunssum is via deze weg op een vlotte manier te bereiken vanaf de A2;
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De verwachting bestaat dat vanuit de omliggende dorpen velen naar Brunssum Noord zullen rijden om vanaf de daar geplande toerit de buitenring op te rijden. Dat leidt tot een forse toename van het verkeer in de wijk De Kling, hetgeen een ongewenste ontwikkeling betreft.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De buitenring betekent een ongewenste aanslag op de groene omgeving: Op meerdere plaatsen treden ongewenste effecten op doordat groengebieden doorsneden worden, bijvoorbeeld van het natuurgebied van Amstenrade tot en met de Brunsummerheide. Zelf woon ik nabij de Kling in Brunssum. Tot nu toe is dat een rustig woongebied met fraai onbelemmerd zicht op de omringende velden. De buitenring staat gepland vlakbij natuurgebieden als het bronnenbos en het dal van de Merkei en zal daarop ongetwijfeld negatieve effecten hebben, immers deze natuurgebieden liggen pal naast de buitenring.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06242**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ongewenst is het dat het zicht vanuit Brunssum-Noord op het omringende natuurgebied belemmerd wordt door de buitenring.
Antwoord:	Omdat de Buitenring ter hoogte van Brunssum Noord voor een groot deel ingesneden ligt, blijft het zicht op het omringende natuurgebied vanuit brunssum Noord in belangrijke mate in stand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01065-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De buitenring leidt tot een forse aanslag op het welbevinden van de bewoners van Brunssum-Noord, waartoe ik zelf ook behoor: De buitenring loopt direct langs de woningen van deze wijk en levert niet alleen visuele hinder op, maar ook geluidshinder en stank- en fijnstof-hinder. De woonwijken van Brunssum liggen alle te dicht op de geplande buitenring en met name ter plaatse van de Kling in Brunssum is de geplande gedeeltelijke verdiepte ligging onvoldoende om geluids- en stank- en fijnstofeffecten te elimineren. Een verdergaande verdiepte ligging zou tot minder geluidsoverlast etc. leiden, zie de geplande volledig verdiepte ligging nabij het Amstenraderveld. De aanvullende MER-rapportage beoordeelt namelijk die ligging als een veel betere optimalisatie dan de gedeeltelijk verdiepte ligging bij de Kling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01065-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06244

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dresschers H.N.H., Merkelbeekerstraat 35 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Grote bezwaren bestaan tegen het verleggen van het laatste stuk van de Merkelbeekerstraat die nu in een rechte lijn doorloopt tot aan de Kling. Doordat de buitenring niet geheel verdiept wordt gelegd ter hoogte van de Kling, zal aan het einde van de Merkelbeekerstraat volgens planning een keerwand moeien worden geplaatst. Dit betreft een ongewenste oplossing. De Merkelbeekerstraat betreft van oudsher een fraaie laan met aan weerszijden bomen en aan het einde zicht op het landelijke gebied rondom Brunssum. Het geheel verdiept leggen van de btiiteimng -hoe ongewenst deze weg ook is- zou er toe leiden dat de huidige Merkelbeekerstraat in oude toestand blijft bestaan.
Antwoord:	De buitenring voert hier door een reliefrijk gebied met hoogteverschillen op korte afstand. Het maximale hellingspercentage van de weg is hierbij beperkt vanwege verkeerskundige eisen. Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Ter hoogte van de kruising met de Merkelbekerstraat ligt de buitenring op maaiveld. Ter hoogte van de Kling ligt de Buitenring ingesneden. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. Dit leidt tot extra hoge taluds en extra ruimtebeslag om de omgeving en woningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06153

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden. □□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06183

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □□
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06190

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06193

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet incombinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.□Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. □□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06213

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01066-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06214

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. □□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01066-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01067-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maassen P., Daniel-Eik 9 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik leef momenteel op een zeer kalm stadsdeel, maar het is van niet verre van het project buitenring. Ik heb een kleine zoon van 5 die niet een zonder vrees op de straat kan sp elen. Ik vraag daarom juist weer jullie op de planning van na de buitenring te denken. Sedert de beugel ook dichtbij een woonwijk vond plaats, is van niet sommige dat mijn zoon in het gevaar maar ook van andere kinderen. Iemand niet in staat naar toch deze kinderen van niet louter naar de school gehn, of op de speelgrond zijn.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01068-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rikers F., Nierhoven 26 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01068-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rikers F., Nierhoven 26 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. Hierin is ook mogelijk sluipverkeer meegenomen. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Indien er sprake is van een relevant geluidseffect is nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen doelmatig zijn. De voorgestelde maatregelen beperken de toename van de geluidshinder. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01071-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Rijck H.H., Platsbeekweg 1 6361GW te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregelen zullen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Kamp, Platsbeekweg, Slagboomsweg (gemeente Nuth) en aangrenzende c,q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen. Te vrezen valt dat de voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden. Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoelde wegen en straten weren van doorgaand en ander sluipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01071-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Rijck H.H., Platsbeekweg 1 6361GW te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsalternatief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door sluipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder d genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de BPL dient het bedrijf van cliënten te verdwijnen. Reeds geruime tijd worden er gesprekken gevoerd tussen medewerkers van de provincie, cliënten en adviseur Aelmans. Tijdens deze gesprekken is met name gebleken dat de door cliënten gebezigde combinatie van activiteiten uiterst moeilijk verplaatsbaar zijn. Zo is het beleid van de provincie erop gericht om geen nieuwe intensieve veehouderij (pluimvee) op te richten. Verder noopt de aanwezige boerderijwinkel ertoe dat een reconstructie in een direct stedelijke omgeving zal plaatsvinden. Ook dient er voldoende grond beschikbaar te zijn (meer dan 8 hectare) om de aanwezige paardenhouderij te continueren. Kortom, een schier onmogelijke opgave om de huidige activiteiten op een nieuwe locatie voort te zetten. Extra probleem daarbij vormt de aanwezigheid van ruim 4 hectare gronden welke in Duitsland gelegen zijn. De aankopers van de provincie melden terzake dat zij `niet geïnteresseerd zijn` in aankoop van deze gronden. Cliënten staat voor dat de provincie Limburg zorg draagt voor een integrale oplossing met betrekking tot de door de BPL noodzakelijk geworden verplaatsing. Gelet op het neergelegde tijdspad wil ik extra aandacht vragen voor voortvarend handelen zodat voldoende tijd bij cliënten resteert om op een soepele wijze tot verplaatsing te kunnen geraken. Ik wil er daarbij op wijzen dat het verwerven van nieuwe locatie, het verkrijgen van de aldaar benodigde vergunningen alsmede het realiseren van nieuwe gebouwen meerdere jaren in beslag zal nemen. Door de medewerkers van de provincie wordt cliënten voorgehouden dat zij uiterlijk 1 juli 2011 de locatie dienen op te leveren. Het zal geen verder betoog behoeven dat dit onmogelijk is. Ik wil u daarom verzoeken u ambitieuze planning op dit punt los te laten of vanuit financieel oogpunt bezien de verplaatsing veel ruimhartiger te benaderen. Er ontstaat daardoor ruimte om een vervangende locatie `uit handen te breken` of een locatie die te duur is geprijsd snel te verwerven. Ervan uitgaande dat in onderhavige situatie daadwerkelijk tot uitkoop en verplaatsing wordt gekomen, blijven aspecten als geluid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, bedrijfscontinuïteit en verkeersveiligheid thans buiten beschouwing gelaten. Mocht om welke reden dan ook de verplaatsing geen doorgang vinden, behoud ik mij namens cliënten het recht voor om in het verdere verloop van deze procedure alsnog op deze punten een zienswijze in te dienen en/of beroep in te stellen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat de realisering van de Buitenring zal leiden tot beëindiging van de economische activiteiten van indiener op de huidige locatie. De provincie acht echter het grote maatschappelijke belang bij realisering van de Buitenring zwaarwegender dan het belang van indiener bij voortzetting van het huidige gebruik. De provincie streeft de minnelijke verwerving na van de benodigde gronden tegen een volledige schadeloosstelling. Hierover zijn reeds uitgebreide onderhandelingen gevoerd met indiener. In dit kader zijn ook de mogelijkheden tot verplaatsing en eventuele vervangende locaties besproken. Indiener heeft echter aangegeven zelf op zoek te gaan naar een vervangende locatie. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt indiener een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat indiener in een vergelijkbare inkomens - en vermogenspositie komt. Tot slot zij opgemerkt dat alleen de verwerving van gronden binnen de grens van het Inpassingsplan noodzakelijk is. Dit geldt niet voor de gronden in Duitsland, de provincie zal een uiterste inspanning doen om aankoop van deze gronden ook mogelijk te maken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënten eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd□worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project□als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel□zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënten zijn van mening dat het□zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01073-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06224

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is□afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënten op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer.□Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ In aanvulling op de terinzagelegging van stukken, heeft op 2 en 3 juli een informatiemarkt plaatsgevonden waar belangstellenden vragen hebben kunnen stellen en informatie hebben kunnen inwinnen. Wij zijn dan ook van mening dat wij voldoende hebben gedaan om belangstellenden adequaat over de gaande ontwikkelingen te informeren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënten maken zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vragen zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken cliënten zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01073-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06267

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01073-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06268

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënten vragen zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat□Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woon en leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is.□Cliënten zijn van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze□effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen□alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekken cliënten in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter verwerving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekken cliënten de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat wij die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01073-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken cliënten daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker ts. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01073-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06361

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Bost-Vluggen R.M.J.A., Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit`in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06238

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Onze gezinswoning op adres Klingbemden 163 6441 K per Brunssum ligt pal voor en 40 meter vanhet voorgenomen tracé. De Buitenring grijpt enorm in mijn persoonlijke situatie. Mijn woning ligt momenteel vrij, stil, in de natuur met vrij uitzicht op het buitengebied. Een beëdigd NVM taxateur heeft in een officiële rapportage d.d. mei 2009 aangegeven dat onze woning door de voorgenomen Provinciale plannen inmiddels 25% in waarde is gedaald. De vrijstaande woning bouwjaar 1977 is moeilijk tot niet meer verkoopbaar zo stelt de NVM taxateur. Oorzaak hiervan is de komst van de Buitenring in directe nabijheid, frontaal 180gr. t.o. de woning, de enorme overlast aan geluid, verslechterde luchtkwaliteit, leefbaarheid in het algemeen en de enorme horizonvervuiling.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met de meeste in de toelichting behorende bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waaarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. In opdracht van de Provincie heeft onlangs het adviesbureau Ecorys een rapport uitgebracht waarin waar in wordt voorspeld dat de maatschappelijke winst op het project 10% zal bedragen. Ieder weldenkend mens weet dat dit soort projecten financieel enorm uit de hand lopen. De cijfertjes die de Provincie aan Ecorys heeft vertrekt zijn uiteraard voorzichtig en wel overwogen gekozen zodat het resultaat positief uitpakt. Je kunt je afvragen ofwel alle kosten in de berekeningen van Ecorys meegenomen zijn. Ik noem hierbij de ziektekosten voor de inwoners van Brunssum Noord/Kling/Klingbemden, waar de geluidsnorm samen met het AWACS-lawaai en de uitstoot nu al overschreden wordt, de duizenden WOZ-verlagingen, de duizenden planschade-uitkeringen, de horizonvervuilïng, het verlies van een gezonde leefomgeving voor duizenden, het wegblijven van toeristen, dagjesmensen en nieuwe bewoners, want niemand wil naast of vlakbij een snelweg wonen of recreëren. Verder is door Ecorys het verlies van natuur en zware inbreuk in natuurgebieden met de Natura-2000 status, de enorme schade aan het landschap niet meegenomen in haar rapportage. Verder schrijft bureau Ecorys dat hier en daar een kortere reistijd van een of twee minuten wordt behaald, is hierbij meegenomen datje eerst naar een oprit moet rijden en daarna een afrit moet nemen die ook weer een stuk van je doel afligt?, dat schiet niet op, momenteel kun je in heel Parkstad gewoon doorrijden, geen files geen opstoppingen, nergens niet! Banen: De ringweg zal geen banen opleveren. Aanleg zal geen garantie zijn voor werkgelegenheid in Parkstad, zie hiervoor ook als bewijs het industrieterrein Avantis welke geen werkgelegenheid heeft verschaft, en waarbij de overheid potentiële bedrijven zoals Solar regelrecht getorpedeerd heeft met ontzegging van subsidie in de opstartprocedure. Hieruit en uit bovenstaande mag geconcludeerd worden dat het leggen van een Ringweg geen banen creëert en dus de visie van de Provincie/Ecorys niet de realiteitstoets kan doorstaan. Ook Hoogleraar Brakman die in het Limburgs Dagblad d.d. 14 mei 2010 schreef: `geld Stoppen in een krimpregio als Parkstad is geld weggooien, de Parkstad ring is als investering in principe overbodig, spoorlijnen en wegen gaan de krimp niet tegen` hij kreeg er in een commentaar van de Provincie behoorlijk van langs. Adviesbureaus zoals Ecorys hebben het momenteel zwaar, het aantal opdrachten voor deze bedrijven daalt, je wilt je opdrachtgever niet teleurstellen en kans maken op nieuwe opdrachten, je schrijft wat de opdrachtgever graag wil zien. Een eerder adviesbureau dat veel kritischer stond tegenover de Buitenring is door de Provincie afgeserveerd. Nee, de Parkstad inwoners hebben na het zoveelste Provinciale rapport geen vertrouwen meer in rapportages van advies bureaus ingehuurd door de Provincie Limburg. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van de Buitenring is toe geredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Uit het gepresenteerd onderzoek van Ecorys blijkt dat de eventuele komst van de Buitenring geen problemen oplost, nauwelijks nieuwe werkgelegenheid creëert maar vooral eventuele problemen zal verplaatsen. Misschien een tikkeltje meer werkgelegenheid in Parkstad, maar minder werkgelegenheid in de omringende dorpen en op het platte land (de aanzuigende werking van de grote stad); eventueel een tikkeltje meer toerisme in attractieparken maar in ieder geval ten koste van dagrecreatie in andere delen van Parkstad; iets minder vuile lucht in de binnenstad maar veel meer naar de, voorheen schone randgebieden en een absolute toename op het overstijgende niveau van de regio; een halvering van het verkeer op de Paterweg in Hoensbroek maar een verdubbeling van het verkeer door Amstenrade/Oirsbeek tweehonderd meter verderop; 60% afname van het verkeer in de Trichterweg in Brunssum maar 60% toename door de hoofdstraat in Nuth. Kortom wat heeft deze 4 strooks weg nog voor nut, de mensen in de Parkstad willen niet nog meer asfalt en vernieling van Natuur en een enorme verslechtering van het leefgebied.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve

investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□De kosten van compensatie, mitigatie, doorsnijding natuur, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften in de MKBA opgenomen. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van□het inpassingsplan (Rapport "Second Opinion Tracenota/MER-UVS d.d. 18 juni 2010", wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof uitbreiding van de infrastructuur/wegennet het doel was, in plaats van een middel om een `probleem` aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemd mij ten zeerste.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is. Hiervoor wordt onder meer verwezen naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Tevens wordt aangetoond dat de maatschappelijke baten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Pagina 92 van de toelichting behorende bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisieleggïng van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen is in het ontwerp-BPL. Daarmee is het plan in strijd met het motiveringsbeginsel.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06963**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Pagina 107 van deze toelichting, hier staat geschreven dat de uitkomsten van de door de gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden. Het plan is in strijd met de zorgvuldigheid en het motiveringsbeginsel.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De relevante belangen zijn in onvoldoende mate of niet tegen elkaar afgewogen. Er is naar mijn mening naar de Buitenring toe geredeneerd. Ook een zorgvuldige belangenafweging voor milieubelangen is niet gemaakt. De aanleg van de Buitenring zal voor mij en mijn gezin leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op zeer korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor een 4 strooks weg over het gehele tracé, terwijl (mocht de weg er komen) volstaan kan worden met een 2 strooks weg. Ik ben van mening dat ook hier naar een bepaalde uitkomst is toegeredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06987**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vrijwel nooit heeft iemand geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen, attracties of kernen binnen Parkstad.□Ook op zomerse hoogtijdagen is de dierentuin in Kerkrade en het pretpark in Landgraaf heel goed bereikbaar, je kunt gewoon doorrijden, geen opstoppingen en al helemaal geen files.□In Parkstad stikt het van de verbindingswegen.□Je kunt in Parkstad op verschillende manieren van de ene naar de andere plek gaan.□Nergens zijn er opstoppingen of is er door verkeersdrukte oponthoud.□Dit geldt voor het hele Parksrad gebied.□Een groot deel van Parkstad is al via een autoweg te bereiken.□Dit geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld.□Door het alternatief via Born via de B.56 neu en de N297 is ook de oostflank van□Parkstad prima bereikbaar.□De bereikbaarheid is dus al een feit! Eventueel de bestaande doorgaande wegen opwaarderen, dit scheelt enorm veel geld dat□gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zaken te verbeteren.□Kortom, vanuit economie en ruimtelijke ordening een veel betere keuze.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In Parkstad Limburg is geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern, die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelt bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te

voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07008

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De onderzoekers van Ecorys hebben laten weten geen materiaal te hebben gevonden waaruit zou blijken dat toeristen ernstige problemen ondervinden om de woonboulevard, Mondo Verde enz. te vinden. Uit het onderzoek blijkt dat er geen objectieve onderzoeksgegevens bestaan om deze beweringen te staven.□Toeristen zouden met grote regelmaat verkeerd rijden, de weg kwijt zijn en extra kilometers moeten maken, ook dit fenomeen kan volgens de onderzoekers niet worden gestaafd. Overigens, navigatie systemen worden inmiddels bijna standaard in iedere nieuwe auto ingebouwd.
Antwoord:	Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07017

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de barrière die de Buitenring vormen gaat wordt de bereikbaarheid van de aangrenzende dorpen zeer slecht.□Gebruik van eeuwenoude wandel- en fietspaden is niet meer mogelijk.□Fietsers, wandelaars en woon-werkverkeer of mensen die in hun buurt een wandelingetje willen maken kunnen dit door de barrièrevorming van de buitenring straks niet meer.□Een rondwandeling van enkele kilometers naar de omliggende dorpen is straks niet meer mogelijk.□Een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier.□De Buitenring is een bijna onneembare barrière. □ □
Antwoord:	Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wandelroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Platform is en blijft - zoals zij in eerdere zienswijzen t.a.v. de MER- rapportage (2008) en de Tracénota (2009) heeft neergelegd - van mening dat volstrekt onvoldoende is aangetoond dat de Buitenring noodzakelijk is in relatie tot de doelstelling zoals deze zijn geformuleerd bij de opstelling van de verschillende documenten over de Buitenring. Ook is aanleg van de Buitenring zeer schadelijk voor de leefbaarheid van de kern Vaesrade en brengt schade toe aan het fraaie omringende buitengebied van Vaesrade. De gemeente Nuth heeft zich uitgesproken voor een verdiepte ligging van het tracé ter hoogte van Vaesrade. Daarnaast merkt het Platform op, dat u met opzet opnieuw de ter inzagelegging/mogelijkheid tot indiening van zienswijzen in de maanden juni/juli plant en organiseert, vanwege de vakantieperiode. Deze handelswijze is in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.De Provincie schakelt voor de Tracénota/MER ontwerp-Inpassingsplan de MERcommissie niet meer in voor advies. Dit wordt mogelijk gemaakt door de Crisis- en herstelwet. De provincie wil (zie pagina 13/14 van de toelichting op het Ontwerpinpassingsplan) geen enkel risico lopen op vertraging. Een adviesorgaan, dat in de voorgaande fases van dit megaproject zorgvuldig alle voorgedragen aspecten zorgvuldig onder de loep nam en dat bij dit soort projecten altijd een belangrijke rol speelt in de voorbereiding, wordt terzijde geschoven, uitsluitend omdat het de Provincie goed uitkomt.Het Platform wijst erop, dat de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten analyse, zoals geformuleerd in het Concept-Inpassingsplan, een geheel ander licht werpen op tot dusverre ingenomen stellingnamen. Het Platform constateert dat de hoofddoelstelling van de Buitenring - de regionale economische impuls - na doorrekening door adviesbureau Ecorys Nederland BV bij lange niet wordt gehaald.Met name heeft het Platform moeite met de gevolgen van de verkeerstoename in de regio Nuth, met toename het sluipverkeer, met de ongelofelijke omwegen die ver keersdeelnemers uit Nuth en Vaesrade moeten maken om via de Turbo-rotonde richting Heerlen/Aken te reizen, met verkeersstagnaties in het lokale wegennet waardoor knippen moeten worden aangebracht die vooral last bezorgen aan de omwonenden, met de te verwachten afname van de lokale verkeersveilig-heid, met de afname van de leefkwaliteit en met de afname van de bereikbaar-heid casu quo verbindingen tussen van Vaesrade-Nuth en Vaesrade-Hoensbroek.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu

gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

De procedure tot vaststeling van de Buitenring is geenszins onzorgvuldig te noemen. Alle voor de realisatie van de Buitenring benodigde onderzoeken zijn uitgevoerd en de belangen zijn zorgvuldig afgewogen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07051

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De begroting is in het Parkstad convenant van 2005 vastgesteld op 135 miljoen als taakstellend budget is inmiddels verdubheld. redenen hienoor zijn de Optimalisaties, lees het op maat aanpassen van het voorkeurstracé met toe en afritten voor de diverse gemeenten van Parkstad die door Provincie zijn toegezegd. Inmiddels zitten we op een kostenpostplanning van euro 315.000.000,-- De ervaring heeft ons geleerd dat nationale infra-projecten van deze omvang het budget altijd zullen overschrijden, wij verwachten met 100-200 miljoen, wat onherroepelijk zal leiden tot financiële onder curatele stelling door de overheid, van alle Parkstadgemeentes. Gelet op de al aanwezige en toekomstig groter wordende financiële taakstellingen bij Gemeenten en andere overheidsorganen zullen kostenoverschrijdingen direct kunnen lijden tot gigantische problemen in de uitvoering. Als die weg dus uiteindelijk 500 miljoen euro gaat kosten is de vraag wie dat gaat betalen.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Wij zijn van mening dat dit project een goede investering in en voor de regio Parkstad is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	De bevolking van Parkstad gaat van nu 250.000 inwoners naar 180.000 in 2030.□De bevolkingskrimp bedraagt hiermee >20%.□Hoogleraar Brakman in het Limburgs Dagblad d.d. 14 mei 2010:□`geld Stoppen in een krimpregio als Parkstad is geld weggooien, de Parkstad ring is als investering in principe overbodig, spoorlijnen en wegen gaan de krimp niet tegen` zo schrijft hij.□Het is daarom realistisch als men ervan uit gaat dat geprognosticeerde bevolkingskrimp het huidige aantal bedrijven in de regio met daaraan verbonden de huidige werkgelegenheid zal afnemen.□Extra wegen zoals een 4-strooks snelweg zijn daarom niet nodig en overbodig.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als een rapportage of een rekenmodel m.b.t. geluid of fijnstof of milieu toch niet zo goed uitkomt dan neemt men weer een nieuw bureau in de arm met nieuwe andere rekenmodellen. Voorbeeld hiervan is het betrekken van het AWACS vliegtuig lawaai bij de Buitenring kwestie. Jarenlang heeft men rekenmodellen toegepast zonder te meten. Tot op heden is onduidelijk hoe men het geluid door de AWACS toestellen mee gaat nemen in de geluidsproductie van de Buitenring. Nu probeert de Provincie het geluid van de AWACS toestellen buiten de rekenmodellen van de Buitenring te houden, of in langere tijdsperioden uit te smeren, onaanvaardbaar! Onder hoeveel rekenmodellen moeten de inwoners langs het tracé van de Buitenring nog gebukt gaan. Rekenmodellen die niet compleet zijn en de zaak mooier voorspiegelen dan ze zijn, schande! De Provincie zal zolang met rekenmodellen en rapporten komen dat de werkelijke schade niet aan het licht komt en de werkelijke schade en gezondheidsrisico`s voor de inwoners wordt verdoezeld.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Zowel de lucht- als geluidberekeningen worden uitgevoerd conform daarvoor geldende rekentechnische voorschriften. Voor lucht zijn deze voorschriften neergelegd in de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit 2007 en voor geluid in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder. Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zoals veelal gesuggereerd wordt kent geen enkele praktisch concrete invulling, wel wordt er veel groen opgeofferd in Kerkrade en Brunssum. Het bij wet beschermde monumentale Jeugrubbe bos bij Vaesrade met haar bij wet beschermde dieren, lag in het voorkeurstracé, wat een bewijs moge zijn dat Provincie haar huiswerk niet op orde heeft gehad ten tijde van introductie of voorbij is gegaan aan Europese regel/wetgeving (EHS, Natura 2000, POL). De waterhuishouding in het Bronnenbos en ook in het Geleen beekdal gebied zal op korte en lange termijn schade oplopen zodat men van onherstelbare schade kan spreken, bewijslast hiervoor zal juridisch moeilijk aantoonbaar worden en zeker verworpen worden. Dit wekt het vermoeden dat na voltooiing van de weg hieraan geen aandacht/budget meer gespendeerd zal worden, en er dus geen compensatie zal plaats vinden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummerheide wordt afgesloten van de Tevernerheide geen uitwisseling meer van fauna, barrière vorming, verarming van natuurgebied Brunsummerheide (Natura - 2000 gebied), Realisatie van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinveldse Bossen, de Brunssummerheide, de Tevener Heide en het Schutterpark gezamenlijk een aaneengesloten natuurgebied moeten gaan vormen kan bij realisatie van de Buitenring de prullenbak in. De barrièrevorming rond de Brunssummerheide en het Schutterspark is dusdanig dat deze natuurgebieden volledig afgesloten worden van de Duitse natuurgebieden. Van een aaneengesloten natuurgebied zoals de Provincie zelf nastreeft is geen sprake meer, integendeel. Hier doet ook geen ondergronds tunneltje of ecoduct wat aan. De Brunssummerheide is een Natuurmonument. De Provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een Natuurmonument een stiltegebied. Er lopen helaas nu al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de Provincie ook nog eens uitbreiden. Provincie, blijf van de unieke Brunssummerheide af, u maakt dit unieke natuurgebied kapot!, de Parkstad inwoners hebben in een verstedelijkt gebied wat Parkstad is grote behoefte aan een recreatie- en stiltegebied als de Brunssummerheide.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed niet aan de criteria en is daarom niet door de provincie als stiltegebied aangewezen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het EHS-gebied. inclusief het Bronnenbosje, is zoals het waterschap stelt een niet te compenseren gebied.□Uit geen enkel onderzoek blijkt of hier voldoende rekening gehouden is met de EHS rondom het Bronnenbosje Brunssum, dat een belangrijk infiltratiegebied is..□De Buitenring loopt hier dwars door het EHS.□De verschillende watermilieus (zuur en basis) zorgen vooreen unieke afwisseling van plantengemeenschappen.□De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Op aandringen van het waterschap komt de weg nu pal naast het bronnenbosje te liggen, de natuurschade is er niet minder om, de zoogdieren ter plekke zoals reeën en hazen zullen verjaagd worden door de hoeveelheid beton en asfalt.□De Provincie stelt: `door de aanleg van de Buitenring zullen in het bronnenbosje□waarschijnlijk geen nadelige effecten optreden`.□Het bronnenbosje is een zeer hoogwaarrdig maar fragil natuurgebied.□Ik wil het echter zeker weten, het bronnenbos mag helemaal geen enkele schade ondervinden door aanleg van de Buitenring, is dat wel zo, of is er twijfel, dan geen aanleg van de Buitenring!
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook de effecten op de natuur bij de aanlegfase zijn ten onrechte niet meegenomen.□Het niet stellen van eisen betekent dat u rekening dient te houden met de maximale vervuiling op basis van het te gebruiken materieel.
Antwoord:	Bij de effectbeoordeling is onderscheid gemaakt van tussen effecten tijdens de aanlegfase (tijdelijke effecten) en effecten na de realisatie (permanente effecten). Zie deelrapporten 8 A t/m E, behorende bij het Inrichtingplan BPL.□Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatseaanwezige fauna ernstig aangetast.
Antwoord:	Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Gepropageerde leefbaarheid (pijler van het convenant) niet toeneemt, maar met stellige zekerheid afneemt. De overlast op bepaalde trajecten zouden verminderen, en als dat zo is, dan krijgen nu andere mensen met die overlast te maken. Dus verschuiving van verkeersoverlast en geen vermindering. Sterker nog: het rapport van Witleveen en Bos geeft aan dat het verkeer op de bestaande trajecten zelfs toeneemt. Om aan te geven hoe groot de impact van de Buitenring, een 4-strooks autoweg dwars door een verstedelijkt gebied is het volgende. Er liggen duizenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg, en velen slechts 40 meter van de nieuwe 4 strooks weg. Onacceptabel dat straks auto`s en vrachtwagens met lOOkm/uur vlak langs duizenden huizen (4.500 gezinnen) scheuren, met alle schadelijke gevolgen van dien. Velen zullen extra zwaar getroffen worden, immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring gaat u nu zelfs uit van hogere geluidsnormen, onacceptabel! Er zijn diverse wijken en plaatsen die ernstige hinder gaan ondervinden van de Buitenring.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s

(hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk." Reactie: De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie: Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie: Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk tot hogere intensiteiten.” Reactie: `In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de

verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07210

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik kom geen enkele omschrijving tegen over de "buitengebieden". De gebiedsontwikkelingen behelzen een commerciële uitbating van het tracé rond de Buitenring met lintbebouwing, tankstations, reclamezuilen etc, kortom een verregaande transformatie van het landschap. Maar in de juridische besluitvorming over het project. het inpassingsplan, kom ik geen enkele omschrijving of restrictieve beleidskaders tegen over deze consequenties. Dit komt later wel als je als burger voor voldongen feiten komt te staan. De ellende rond de `buitengebieden` voor de bewoners van deze buitengebieden komt dus nog.
Antwoord:	Alvorens sprake kan zijn van de door reclamant bedoelde voorzieningen, zullen door de betrokken gemeenten afzonderlijke procedures worden gevoerd, met de mogelijklheid van inbreng door belanghebbenden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07211

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het landelijke beleid dat Landbouwgrond niet opgeofferd mag worden voor verbouwing van biobrandstoffen geldt voor dit hectares consumerend project vreemd genoeg niet, wat de suggestie wekt dat de overheid met verschillende maten meet, of hypocriet van aard is. Vergeten wordt ook dat goede landbouwgrond steeds schaarser wordt. Wereldwijd is er zelfs al sprake van een voedselcrisis. Daar wordt gemakshalve maar even aan voorbijgegaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de door reclamant genoemde belangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Natuur
Zienswijze:	Op het terrein van luchtkwaliteit ontbreekt het cruciale onderzoek om uit te sluiten dat er geen significante gevolgen te verwachten zijn in de Natura 2000 gebieden.Er moet daarvoor nog een ADC-toets uitgevoerd worden. Deze gegevens lagen niet ter inzage, het is niet toelaatbaar dat een instantie die zelf verantwoordelijk is voor het verlenen van een ontheffing in het kader van de NB-wet op een dergelijke manier de regels aan haar laars lapt.
Antwoord:	Een vergunning voor dit project wordt alleen verleend wanneer zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken, sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de schade afdoende gecompenseerd wordt (ADC-toets). Binnen de uitgevoerde Passende beoordelingen wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten van onder andere stikstofdepositie optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de regio Parkstad is een volksgezondheids probleem met betrekking tot de luchtkwaliteit. Een jongere generatie dient zich aan met CARA-klachten tengevolge van de luchtkwaliteit, en dat probleem is specifiek in deze regio, omvangrijk. Medisch gezien heeft Parkstad zich op de kaart gezet en dat is geen compliment.Door de komst van de Buitenrine stijgt de totale hoeveelheid vuile lucht in Parkstad met 5%. Medisch is dit relevant en ook alarmerend. De Buitenring is een blijvend gevaar voor de volksgezondheid. De (huis)artsen zijn dan ook bezorgd over de luchtkwaliteit in deParkstad!Schinveld en Brunssum liggen precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS.Al jaren lang hebben deze bewoners last van de uitstoot van vliegtuiggassen.De komst van de Buitenring zal voor deze inwoners ernstige gevolgen hebben.De luchtkwaliteit zal zorgen voor toenemende klachten bij kinderen en volwassenen.Er is geen rekening gehouden met piekbelastingen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook de archeologsiche gegevens zijn niet compleet, zie p.121 Overigens is bij de Klingbemden tot op heden geen Archeologisch Onderzoek uitgevoerd omdat de landbouwgrond eigendom van een boer in de nabijheid wonende niet wil dat op zijn gewassen/grond werkzaamheden worden verricht.
Antwoord:	Bijna per definitie is bij het opstellen van een PIP, op welke lokatie dan ook, niet vastgesteld waar alle archeologische waarden zich in het gebied bevinden. Een belangrijke belemmering die deze volledigheid in de weg staat is gebrek aan medewerking aan het archeologisch (voor-) onderzoek door eigenaars dan wel gebruikers van gronden. Daarnaast is het niet wenselijk om in het kader van planvorming belemmeringen voor(archeologisch) onderzoek zoals bestaande bebouwing, begroeing en infrastructuur (tijdelijk) te verwijderen. Het is dan ook gebruikelijk dat in de uitvoeringsfase van infrastructurele projecten er een verdere fase is van archeologisch (voor-)onderzoek. Bij afwezigheid van een volledig inzicht in de aanwezigheid van vastgestelde archeologische waarden binnen een plangebied wordt gebruik gemaakt van Bureauonderzoeken (zoals geformuleerd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie zie www.sikb.nl) en (gemeentelijke) Archeologische Waardekaarten. De Provincie onderkent het belang van deugelijk archeologisch (voor-) onderzoek en heeft hiertoe dan ook opdracht gegeven. Ook tijdens de uitvoeringsfase zal verder archeologisch onderzoek plaatsvinden. Voor de door uw genoemde percelen, waarvan de eigenaar tot op heden slechts beperkte medewerking aan archeologisch vooronderzoek verleent, is verder onderzoek voorzien. Archeologisch vooronderzoek doormiddel van proefsleuven zal op deze percelen worden uitgevoerd zodra zij hiervoor beschikbaar zijn. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Lettende op de crisis welke snijdt in de gemeentelijke budgetten en de financiële situatie van alle armlastige Parkstad gemeentes is een dergelijk financieel avontuur een absoluut ongewenst idee, wat onlangs al geleid heeft tot o.a. onderhoudsbezuinigingen in Heerlen welke ingevuld zullen gaan worden door het kappen van enige honderden bomen en deze te vervangen door onderhoud s v rij er gras, hiermee moge zijn aangetoond dat het beslist niet groener gaat worden in parkstad.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Volgens de Provinciale en Gemeentelijke politici zou de werkgelegenheid door de Buitenring toenemen met 3.000 tot 5.000 arbeidsplaatsen. Inmiddels komt het bureau Ecorys op lange termijn tot 180 arbeidsplaatsen. Wat een verschil. 180 arbeidsplaatsen als alles meezit is een belachelijk aantal bij een inwonertal van Parkstad van momenteel 250.000. En een investering van minimaal euro 315.000.000,-- Het aantal bedrijven en de werkgelegenheid in de Parkstad zullen daarom hooguit stabiel blijven en eerder nog afnemen. Zeker niet groeien, en daarom is extra wegen aanleggen geld weggooien en natuur voor niets vernietigen. M.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vele duizenden Brunssummers en andere Parkstad bewoners zullen te maken krijgen met nog meer geluidsoverlast. Geluidswallen en geluidsschermen van 4 tot 11 meter hoogte moeten het meeste lawaai indammen, maar er is in o.a. in Brunssum meer aan de hand. Veroorzaakt door overvliegende AWACS toestellen van de aangrenzende Navo basis op Duits grondgebied ligt volgens een recentelijk rechterlijke uitspraak ver boven de toegestane landelijke normering en is dus al jarenlang een onwetmatige (gezondheids)belasting voor Parkstad, indien we daar bovenop de verkeersbelasting van de buitenring tellen dan wordt Parkstad een van zwaarst belaste gebieden van Nederland. Het tracé van de Buitenring volgt precies de aanvliegroute van de AWACS vliegtuigen. Een groot deel van de inwoners van Brunssum, onderbanken, Amstenrade hebben al jaren lang te maken met de overlast van de AWACS vliegtuigen, daar komt nu dus de overlast van de Parkstad Buitenring nog eens bovenop. Het is nu al niet meer verantwoord hier kinderen te laten opgroeien. De 2e kamer heeft in mei 2010 uitgesproken dat de geluidsoverlast van de AWACSvüegtuigen in Limburg reduceert moet worden met 35% per l januari 2012. Voormalig staatssecretaris Jack de Vries zegde eerder aan PvdA en VVD toe de reductie van 35% te realiseren in 2012. Uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 20IQ Czaaknummer200806952/l/Rn. In deze uitsopraak oordeelt de afdeling: De bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum is reeds zo hoog dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring zal tevens nog zorgen vooreen hehoorliike verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. De Raad van State stelde in haar uitspraak 7 april 2010 vast dat de overlast van de AWACS-basis `buitenproportioneel` is. Een toename van geluidsoverlast is aldus niet toegestaan! De inwoners van Onderbanken en Brunssum zitten al tientallen jaren opgezadeld met lawaai en fijnstof van de AWACS toestellen. De aanvliegroute van de AWACS vliegtuigen en het Tracé van de Buitenring liggen in Brunssum, Onderbanken en Amstenrade exact boven elkaar. De gezondheidsrisico`s zijn nu al onaanvaardbaar hoog en buitenproportioneel. Er moet volgens de Raad van state in 2012 minder overlast komen, maar door een eventuele aanleg van de Parkstad buitenring neemt de overlast (lawaai-stank fijnstofbeperking bewegingsvrijheid) voor duizenden inwoners fors toe! Onaanvaardbaar! De gezondheid van duizenden wordt op het spel gezet, wat zij de gezondheidsgevolgen voor deze Parkstad inwoners op korte- en lange termijn.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge

(cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07275

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Waardevermindering van woningen gelegen aan de Buitenring tot percentages van 30%, zullen leiden tot schadeclaims welke niet door de betreffende Gemeenten vergoedt kunnen gaan worden, hiervoor zal dus op landelijk politiek nivo geld gereserveerd dienen te worden, en als bewijslast ook aan de benadeelden voorgelegd dienen te worden alvorens Provincie haar ingeslagen weg vervolgt. Buro Ecorys berekent dat er een winst van 10% verwacht mag worden over een looptijd van 30 jaren. De waardevermindering van de 4.500 woonhuizen die pal en direct aan het tracé van de Buitenring komen te liggen zal lOx zo hoog zijn, hoezo economisch voordeel van aanleg van de Buitenring?
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA van ECORYS is niet expliciet ingegaan op het effect van de Buitenring op de waarde van huizen. Uit onderzoek blijkt dat het effect dat uitgaat van de realisatie van nieuwe wegenprojecten veelal niet eenduidig is. Afhankelijk van ondermeer de afstand van woningen tot de weg en de locatie van op- en afritten kan het effect positief of negatief zijn. Dit zal ook voor de Buitenring gelden. Het effect is sterk afhankelijk van de locatie van de woning in Parkstad Limburg. In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) mogen de effecten van infrastructuur op huizenprijzen, conform de geldende nationale voorschriften voor het opstellen van MKBA's, niet worden opgenomen, omdat anders sprake is van zogeheten dubbeltellingen. Dit effect wordt namelijk in de MKBA al meegenomen in de waardering van de reistijdveranderingen en in de externe effecten (effecten op emissies en geluid). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01075-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07279

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De afwijkingen zoals beschreven in diverse `CROW-publicaties` zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwoneneden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	GS stelt dat er sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijke een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.□De A76/A2 waarop de ring aansluit blijkt volgens de overheid zelf niet in aanmerking te komen voor uitbreiding naar drie-strooks weg gezien de demografie en verkeersomvang, deze conclusie staat dus haaks op de stellingname van Provincie welke haar 4 spoors Buitenring wel noodzakelijk acht. Hieruit mag de conclusie getrokken worden dat er geen sprake meer kan zijn van logica.
Antwoord:	Met "incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale wegenstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	GS stelt dat er sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijkse een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.□13.□De A76/A2 waarop de ring aansluit blijkt volgens de overheid zelf niet in aanmerking te komen voor uitbreiding naar drie-strooks weg gezien de demografie en verkeersomvang, deze conclusie staat dus haaks op de stellingname van Provincie welke haar 4 spoors Buitenring wel noodzakelijk acht. Hieruit mag de conclusie getrokken worden dat er geen sprake meer kan zijn van logica.□Op de verkeersrapporten is heel veel aan te merken.□Het is niet duidelijk of daadwerkelijk met de meest geactualiseerde cijfers betreffende demografie is gerekend.□De gegeven reistijdwinsten worden in procenten weergegeven.□Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn het minimale tijdswinsten die in de regel niet worden meegenomen, als een te verwaarlozen effect worden beschouwd.□Daarnaast heb ik sterk twijfels ofwel de juiste route in het model is ingevoerd ter berekening van de reistijdwinsten.□Wel is duidelijk dat de BPL bij lange na niet de verkeerskundige oplossing geeft die vanuit de doelstelling verwacht wordt. De tabellen in zowel de verkeersrapporten alsook in de MK.BA laten dit duidelijk zien.□8 van de 10 knelpunten op de wegen worden niet opgelost, 7 van de 12 kruisknelpunten blijven bestaan. In de MKBA studie wordt genoemd dat op nog eens 10 wegvakken en l kruispunten I/C verhouding verbetert, maar dat waren nou net geen knelpunten.□Welk nut het is om deze te noemen is mij onduidelijk, of men wil de schijn wekken dat er toch op grote schaal sprake is van verbering zoals ergens in het PIP gesteld.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijke gebied Parkstad is de laatste jaren sterk afgenomen.□Dit is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken, rotondes, drempels en andere verkeersverbeteringen door te voeren.□Dat de Provincie in punt 5 beweert dat de huidige verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed is klink klare nonsens. □
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De O+variant is nooit door de Provincie onderzocht en serieus genomen. Door het optimaliseren van de bestaande doorgaande wegen kan vee! geld bespaard worden. Er is nog nooit door mensen geklaagd dat men nu in een file heeft gestaan, want die zijn er niet, ook niet op hoogtijdagen als de dierentuin en een pretpark bezoek krijgen, je kunt gewoon overal doorrijden. Ook blijft het aantal nieuwe mensen die overlast gaan krijgen van lawaai, fijnstof en horizonvervuiling achterwege. Op deze wijze blijven de kostbare natuur- en recreatiegebieden volledig in tact. Ook de gezondheid van de inwoners aan het geplande tracé lopen geen gevaar. De Provincie blijft maar hameren op een 4 strooks snelweg met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid (door verstedelijkt gebied) van lOOkm/h. Beter voor het milieu en de leefbaarheid voor de omwonenden is het om uit te gaan van een 2 strooks weg met ongelijkvloerse kruisingen en een maximum snelheid van 80km/h. Een 4-strooks weg voorstellen op de oostflank van het tracé is waanzinnig. De verkeersintensiteit op de oostflank van het tracé kan makkelijk met een 2-spoors weg opgevangen worden. Dit is goed waar te nemen op de oostflank bij het kruispunt van McDonald`s in Landgraaf. Als je pech hebt moetje bij het stoplicht aansluiten omdat het verkeerslicht op rood staat, het aantal auto`s wat voor je staat bedraagt meestal 3 of 5 stuks. Daarbij komt nog dat de verkeersintensiteit niet zal toenemen maar laten we aannemen (ondanks de vergrijzing) gelijk zal blijven.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Buitenring grijpt enorm in in mijn persoonlijke situatie.□Ondanks eerdere toezeggingen van Locale en Provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de 4-spoors weg ter hoogte van de Merkelbeekerstraat.□Het voornemen van de Buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat. in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wiikstraat Klingbemden middels een nieuw te bouwen brug over de Buitenring doet geen recht aan het karakter van onze wijk en betekent een onevenredige grote aanslag op onze leefomgeving!□Onze wijk Klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen kent een snelheidsbegrenzing van 30km/h.□Ik vind dan ook dat de Buitenring -bij realisatie- ter hoogte van de Merkelbeekerstraat verdiept moet worden aangelegd, d.w.z. onder de Merkelbeekerstraat moet lopen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen aarden wallen) zo laag mogelijk kunnen blijven en zo de weg met minimale verstoring in het landschap kan worden ingepast.□Op deze wijze kan het doorgaande verkeer gebruik blijven maken van de Merkelbeekerstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01075-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht een verdiepte ligging toch niet haalbaar zijn, een loopbrug vanuit de Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 t/m 157 over de Buitenring bestemd voor fietsers en voetgangers zou ook voorkomen dat er een sluiproute ontstaat voor verkeer naar en van Schinveld, Merkelbeek, Bingelrade, Amsten rade en Merkelbeek. met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Hierbij denk ik aan toename van de verkeersonveiligheid, zeker voor de kinderen in de wijk, toename van fijnstof, toename verkeerslawaai, lichtvervuiling voor de gezinnen die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen.□U zult begrijpen dat ik aan het antwoord `te duur` geen boodschap heb, zie waar ik als particulier mee te maken krijg, de enorme waardevermindering (25%) en onverkoopbaarheid van mijn eigenhandig mee opgebouwde woning.□Technisch is alles mogelijk, voor voorbeelden raad ik u aan naar de Alpen landen te gaan.□Ook het zonder slag of stoot wegvagen van de groenstrook en de speelweide onder aan de□Klingbemden is ons een doorn in het oog.□Bij realisatie van de wijk Klingbemden (ca. 1976/1977) was het inpassen van een groene buffer en een speelweitje alles beslissende eis om de wijk Klingbemden te realiseren, nu blijkt dit voor het welzijn van de bewoners met hun gezinnen allemaal overbodig en niet meer nodig te zijn!
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01076-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frindt B., Stegelstrasse 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht reaüsiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01077-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aust H., Nordsternstrasse 5b 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01078-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelder E., Katschenbruchstrasse 5 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Andere maatregelen moeten worden getroffen waarmee de geluidsbelasting meer kan worden beperkt. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01079-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker G., Hoefveld 64 6373XH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. De overheid goochelt met cijfers en modellen en baseert zijn besluitvorming onvoldoende op feiten en belangen.□De motivering van de ring is veruit onvoldoende, houdt in geen enkel opzicht rekening met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Mans- Dijkstal en de lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan (zie bijlage 3 Onbehoorlijk bestuur).□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting van ons directe leefmilieu.□Zorgvuldigheidsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedures goed volgen en deugdelijk besluitvorming.□de verwijten□Kort samengevat; de provincie is aan het project begonnen zonder zich af te vragen of de buitenring maatschappelijk gewenst is. Men is begonnen met het nemen van het politieke besluit om de ring aan te leggen op grond van vage doelstellingen. Vervolgens zijn de doelstellingen voortdurend bijgesteld, maar het einddoel, de ring, niet. Tenslotte heeft de provincie nog geprobeerd via het rapport van Ecorys `nut en noodzaak` te onderbouwen terwijl dit ergens aan het begin van het traject had moeten gebeuren.□Kritiek van burgers, organisatie en gemeentelijke overheden wordt gepareerd met een soort cursus "How to lie with statistics". Basis gegevens veranderen voortdurend en je weet als burger totaal niet meer wat je boven het hoofd hangt.□De besluitvorming wordt gekenmerkt door een provincie die probeert de macht naar zich toe te trekken en daarvoor zelfs de gemeentes die opkomen voor de belangen van de burgers uitschakelt middels de crisis en herstelwet. Gemeentes worden ook regelrecht gechanteerd door mededelingen zoals `indien gemeente X niet meewerkt dan krijgt deze gemeente geen geld uit het regionaal structuurfonds van de provincie`.□Motiveringsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet zijn besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch zijn.□het verwijt□Naar mijn idee moet hiervoor allereerst naar `nut en noodzaak` en vervolgens naar het□`maatschappelijk rendement` worden gekeken. `Nut en noodzaak` aantonen is nog steeds niet gelukt, ondanks het rapport van Ecorys van juni 2010 en het maatschappelijk rendement is waarschijnlijk zeer negatief (zie bijlage 2 Het ontbreken van `nut en noodzaak`).□Evenredigheidsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet ervoor zorgen dat de lasten of nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit.□het verwijt□Het maatschappelijk belang, ontbreekt. Zie mijn commentaar op de operationalisatie in de vorm van de MKBA in het Ecorys rapport.□Hier tegenover staan de lasten van duizenden burgers die hun huizen in waarde zien dalen, die hun woongenot zien verminderen en die gezondheidsschade oplopen en waarvan het leefmilieu enorm wordt aangetast.□Conclusie: onbehoorlijk bestuur. □
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de

Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige

belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01080-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06249

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schwartz F., Am Mariehanger 19 52134 te Herzogenrath Schwartz H.P., Am Mariehanger 19 52134 te Herzogenrath Schwartz S., Am Mariehanger 19 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der□B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert.□Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01081-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman J.C.A., Achter den Hof 35 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg wordt te dicht bij perceel bewoner aangelegd□Met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en luchtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01081-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huisman J.C.A., Achter den Hof 35 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tevens lijd ik schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg veroorzaakt en ben ik voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat,□na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het□ontbreken van nut en noodzaak).□□bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak□onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele□infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van□Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke□presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet□vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport□pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de

alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01082-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks R.U.S., Schanserweg 50 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01083-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Venrooij P.C., Hommerterweg 228 6431EZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring wordt te dicht bij mijn perceel aangelegd met als gevolg geluidsoverlast en overlast door fijnstof en lichtvervuiling.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01083-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06261

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Venrooij P.C., Hommerterweg 228 6431EZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ooit hebben mijn vrouw en ik dit pand met grote tuin aangekocht om te kunnen ontspannen en genieten van het tuinieren, inclusief het verbouwen van groenten, hetgeen nu teniet gedaan dreigt te worden door geluidsoverlast en het door vervuiling niet meer kunnen consumeren van de verbouwde groenten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01083-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06262

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Venrooij P.C., Hommerterweg 228 6431EZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verhuizen is geen optie, omdat mijn woning al jarenlang onaantrekkelijk is voor de verkoop vanwege de voortdurende publicaties omtrent de Buitenring, hetgeen zeker zal gelden gedurende aanlegperiode van de weg en helemaal als de weg eenmaal gereed is.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01083-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06263

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Venrooij P.C., Hommerterweg 228 6431EZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik lijd schade door de waardevermindering van mijn woning die de aanleg van de weg veroorzaakt en ben voornemens te zijner tijd een verzoek in te dienen om in aanmerking te komen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01084-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06264

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leufkens B.M.A., Achter den Hof 19 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De weg zal grenzen aan onze achtertuin, met als gevolg geluidsoverlast.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01084-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leufkens B.M.A., Achter den Hof 19 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van deze weg zal ook lijden tot waardevermindering van de woning. Hierdoor ben ik genoodzaakt om te zijner tijd een verzoek in te dienen voor planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01084-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leufkens B.M.A., Achter den Hof 19 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Tevens zal het mooie uitzicht (nu nog op een mooi open veld) verdwijnen voor uitzicht op beton en asfalt.
Antwoord:	Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap rond Amstenrade te respecteren ligt de wordt de Buitenring in het tussengebied tussen Amstenrade en Hoensbroek circa 6 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan worden hersteld door de aanplant van laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Hoofdzienswijze: **01085-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	v d Heuvel H., Schanserweg 11 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond. Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel: o het zorgvuldigheidsbeginsel; o het motiveringsbeginsel; o het evenredigheidsbeginsel. Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01086-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wiwik W., Schanserweg 14 6373XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van□het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het□recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01088-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hensgens L., Schanserweg 52 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06319**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas□die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01089-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Manait-van Dijk W., 1940-45 laan 36 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:o het zorgvuldigheidsbeginsel;o het motiveringsbeginsel;o het evenredigheidsbeginsel.Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand is gelegen van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o geluidsoverlast;De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	o beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□o beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01090-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans-Olfen M.G.W., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.□Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht. □□
Antwoord:	Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01092-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans R.M.J., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01092-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans R.M.J., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01092-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans R.M.J., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01092-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lemans R.M.J., Terschurenweg 64 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand is gelegen van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01093-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot:□Als gevolg van het concentreren van het verkeer van de regio Parkstad om de geplande Buitenring met thans de toevoeging van op- en afritten zeer nabij mijn woning alsmede een tweetal huurders zal er sprake zijn van een verslechterde luchtkwaliteit, enorme toename van geluidsoverlast alsmede de toename en uitstoot van fijnstof zodat het woongenot van alle panden in ernstige mate wordt aangetast. Tevens zal er sprake zijn van huurderving en alle overige bijkomende kosten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01093-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak: Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de Krimpregio Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk en verwijs ik hierbij naar de daartoe strekkende alternatieve studies die eveneens de aanleg van de Buitenring overbodig vinden.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01093-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bedrijfsactiviteiten: Als huurder van een groot gedeelte van het pand Nieuwenhagerheidestraat 13 van mijn vader alsmede exploitant van een auto-carrosseriebedrijf en een grondverzetbedrijf met (mini)graafmachines en andere aanverwante activiteiten zal ik gedwongen worden elders nieuwe en hoge investeringen te doen met als gevolg extra financierings- en afschrijvingskosten alsmede aanloopverliezen en verplaatsingskosten en alle bijkomende overige kosten evenals het gemis van een ruime aanvullende werkplaats achter mijn woonhuis. Tevens alle kosten samenhangend met het verkrijgen van alle benodigde vergunningen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. De verwerving van de door Indiener gehuurde pand is noodzakelijk voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft ernaar om het pand minnelijk te verwerven en met de Indiener tot overeenstemming te komen over de ontbinding van zijn huurovereenkomst. Uitgangspunt daarbij is dat de Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangt. Mocht minnelijke overeenstemming onverhoopt niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt Indiener een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat Indiener in vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01094-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06377**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01094-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. Ik wil dat alle mogelijke maatregelen hiertegen genomen worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01094-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01094-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Emissie beperking • maximum snelheid 80 km per uur. • Een geluidsscherm van ten minste 4 meter hoog
Antwoord:	In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Er zijn geen luchtmaatregelen nodig om te voldoen aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01094-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01096-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06380

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers L.H.W., Terschurenweg 57 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06381**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers L.H.W., Terschurenweg 57 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06382**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers L.H.W., Terschurenweg 57 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01096-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06383**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers L.H.W., Terschurenweg 57 6432JS te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand is gelegen van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt is eigenaar en bewoner van de locatie Kathagen 43 te Nuth. Onderhavige locatie komt als gevolg van de BPL ingeklemd te liggen tussen de hoofdrijbaan en de op- en afrit vanuit de Kathagen op de BPL. Als eerste merkt cliënt op dat als gevolg van de BPL de bereikbaarheid van zijn locatie volstrekt onvoldoende is geregeld. Onderhavige locatie komt ingeklemd te liggen tussen de hoger liggende BPL, de eveneens verhoogde afrit naar Vaesrade en het fietspad. In de bereikbaarheid wordt voor cliënt enkel voorzien middels laatstgenoemd fietspad. Onduidelijk is nog alwaar de toegang tot dit fietspad voor gemotoriseerd verkeer wordt voorzien alsook of deze toegang voldoende zal zijn voor reinigings- en/of hulpdiensten. Vorenstaande geldt overigens eveneens voor het adres Kathagen 45, direct aangrenzend aan de woning van cliënt. Hoe de oplossing voor wat betreft de ontsluiting ook wordt gesitueerd, cliënt komt op een doodlopend weggetje te wonen.
Antwoord:	De woning vanaf Kathagen zal voor het langzaam en gemotoriseerd verkeer toegankelijk zijn via een tweezijdig in een richting bereden fietspad, dat ook voor bestemmingsverkeer kan worden gebruikt. Naar aanleiding van deze zienswijze zal een afspraak worden gemaakt om de specifieke situatie nader te overleggen, ook ten aanzien van de bereikbaarheid van reinigings- en hulpdiensten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, wordt aangegeven dat de woning van cliënt aan de Kathagen 43 enige toename zal ondervinden van de geluidsbelasting. Daartoe wordt een hogere grenswaarde procedure doorlopen. Het bevreemdt cliënt ten zeerste dat er slechts een zeer beperkte toename van de geluidsbelasting zal plaatsvinden, dit terwijl er een enorme toename van de verkeersdruk zal plaatsvinden welke ook nog eens op grote hoogte ten opzichte van de huidige woning(en) gerealiseerd zal worden (de hoogte van de nieuwe wegtracés varieert van O tot +5 meter ten opzichte van het huidig peil). Cliënt nodigt u daarom uit om te onderbouwen met akoestische rapporten gebaseerd op de feitelijke situaties en niet op computermodellen dat de geluidsbelasting niet significant nadelig wijzigt.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Een tweede belangrijk aspect vormt de toename van stank, stof en fijnstof. De locatie, welke bij cliënt in eigendom is, is gelegen in een dal met aan de ene zijde natuur en de bestaande provinciale weg en aan de andere zijde de Stelrad. Het is bekend dat de Stelrad vrij veel overlast oplevert voor wat betreft stank, stof en fijnstof. Door de beoogde situering van de BPL op een aanzienlijk hoger peil dan de thans aanwezige provinciale weg wordt de geproduceerde stank, stof en fijnstof (waaraan de emissies van de BPL worden toegevoegd) `opgesloten`. Cliënt heeft niets kunnen vinden met betrekking tot uwerzijds gedaan onderzoek op het gebied van stank, stof en fijnstof voor deze specifieke situatie. Ik verzoek u namens cliënt om alsnog het benodigde onderzoek daartoe uit te voeren en de resultaten daarvan (opnieuw) ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01097-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06417

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënt op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. In aanvulling op de terinzagelegging van de benodigde stukken, zijn op 2 en 3 juli 2010 informatiemarkten georganiseerd. Belangstellenden hebben daar vragen kunnen stellen en informatie kunnen inwinnen. Dat deze informatiemarkten hebben plaatsgevonden tijdens de termijn van terinzagelegging, heeft geen invloed op de lengte van deze termijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woon en leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL, Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01097-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01097-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06456

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Rutten M., Kathagen 43 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01098-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06398

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief, N281 weg Born - Huckelhoven.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□□zeker i.v.m. vluchtroute awacs □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01098-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M.J., Groeneweg 11 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. volgende alternatieven zijn beter: weg Born-Huckelhoven weg Schinveld-Doenrade (provinciale weg)
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. □
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01099-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cose W.P.J., Kloosterstraat 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg

(Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot: Als gevolg van het concentreren van het verkeer uit de Regio Parkstad op de geplande Buitenring met thans de toevoeging van op - en afritten zeer nabij mijn woning/bedrijfspand zal er sprake zijn van een verslechterde luchtkwaliteit enorme toename van de geluidsoverlast alsmede de toename en uitstoot van fijnstof, zodat het woongenot in ernstige mate word aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak: Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de Krimpregio Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk en verwijs ik hierbij naar de daartoe strekkende alternatieve studies.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01100-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bedrijfsactiviteiten: Het al of niet geheel vervallen van de bedrijfsopstallen en terreinen, hetgeen volgens de projecttekeningen zeer onduidelijk is, heeft tot gevolg omzetverlies, huurschade en huurderving en zeer hoge nieuwe investeringen met extra financierings - en afschrijvingskosten alsmede initiële verliezen evenals verplaatsingskosten en alle overige bijkomende kosten. Tevens alle kosten verbonden aan het opnieuw verkrijgen van alle benodigde vergunningen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Als gevolg van de aangepast bestemming is verwerving van al uw eigendommen noodzakelijk. De gronden en opstallen van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van uw eigendommen na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met u en uw adviseur. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01102-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot: Als gevolg van het concentreren van het verkeer uit de Regio Parkstad op de geplande Buitenring met thans de toevoeging van op - en afritten zeer nabij mijn woning/bedrijfspand zal er sprake zijn van een verslechterde luchtkwaliteit, enorme toename van de geluidsoverlast alsmede de toename en uitstoot van fijnstof, zodat het woongenot in ernstige mate word aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01102-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bedrijfsactiviteiten: Het al of niet geheel vervallen van de bedrijfsopstallen en terreinen, hetgeen volgens de projecttekeningen zeer onduidelijk is, heeft tot gevolg omzetverlies, huurschade en huurderving en zeer hoge nieuwe investeringen met extra financierings - en afschrijvingskosten alsmede initiële verliezen evenals verplaatsingskosten en alle overige bijkomende kosten. Tevens alle kosten verbonden aan het opnieuw verkrijgen van alle benodigdeyergunningen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01102-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen W., Nieuwenhagerheidestraat 13 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak: Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de Krimpregio Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk en verwijs ik hierbij naar de daartoe strekkende alternatieve studies.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01103-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot: Als gevolg van het concentreren van het verkeer op de geplande Buitenring zal onder andere als gevolg van een verslechterde luchtkwaliteit en geluidstoename alsmede de toename van uitstoot van fijnstof het woongenot in ernstige mate worden aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01103-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak:□Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de zogenaamde□Krimpregio Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01103-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Benodigde grond: Uit de projecttekeningen is onvoldoende te destilleren welk gedeelte van onze eigendom c.q. gronden nodig zijn om de verbreding van de Buitenring te realiseren, zie grondplan 612 en 613 terwijl het resterende gedeelte van nummer 612 bestemd voor natuur volstrekt overbodig is en geen algemeen belang dient, weshalve wij dan ook niet van plan zijn hieraan medewerking te verlenen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01103-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen A.M.J., Nieuwenhagerstraat 12 6374XR te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Mocht het thans een corridor voor vleermuizen zijn en als zodanig functioneren dan kan dat ook in de toekomst zo blijven indien u de randvoorwaarden in stand houdt.
Antwoord:	Het PIP maakt het mogelijk om op de betreffende locatie een faunapassage te realiseren voor vleermuizen. Indien op dit moment bomen aanwezig zijn en gespaard kunnen blijven zal geen nieuwe aanplant nodig zijn. Indien bomen gekapt dienen te worden tijdens de aanleg werkzaamheden zullen nieuwe bomen worden aangeplant ter vervanging. Deze bomen zullen ook planologisch beschermd worden om de ecologische functionalteit duurzaam te garanderen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06481**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. betere alternatieven zijn: provincialeweg Schinveld- Sittard weg Born-Hukelhoven weg Brunssum-Doenrade
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□ beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01104-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Craemers L.G., Kloosterstraat 8 6447AH te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01105-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woongenot: Als gevolg van het concentreren van het verkeer van de regio Parkstad om de geplande Buitenring met thans de toevoeging van op- en afritten zeer nabij mijn woning alsmede een tweetal huurders zal er sprake zijn van een verslechterde luchtkwaliteit, enorme toename van geluidsoverlast alsmede de toename en uitstoot van fijnstof zodat het woongenot van alle panden in ernstige mate wordt aangetast. Tevens zal er sprake zijn van huurderving en alle overige bijkomende kosten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01105-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bedrijfsactiviteiten:□Ais huurder van een groot gedeelte van het pand Nieuwenhagerheidestraat 13 van mijn□vader alsmede exploitant van een auto-carrosseriebedrijf en een grondverzetbedrijf met□(mini)graafmachines en andere aanverwante activiteiten zal ik gedwongen worden elders□nieuwe en hoge investeringen te doen met ais gevolg extra financierings- en□afschrijvingskosten alsmede aanloopverliezen en verplaatsingskosten en alle bijkomende□overige kosten evenals het gemis van een ruime aanvullende werkplaats achter mijn□woonhuis. Tevens alle kosten samenhangend met het verkrijgen van alle benodigde□vergunningen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□De verwerving van de door Indiener gehuurde pand is noodzakelijk voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft ernaar om het pand minnelijk te verwerven en met de Indiener tot overeenstemming te komen over de ontbinding van zijn huurovereenkomst. Uitgangspunt daarbij is dat de Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangt. Mocht minnelijke overeenstemming onverhoopt niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt Indiener een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat Indiener in vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01105-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **06465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen P.J.J.G.W., Nieuwenhagerheidestraat 15 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak:□Door de demografische ontwikkelingen en de afnemende bevolking in de Krimpregio□Parkstad is de noodzaak tot aanleg van de Buitenring niet meer noodzakelijk en verwijs ik□hierbij naar de daartoe strekkende alternatieve studies die eveneens de aanleg van de□Buitenring overbodig vinden.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06462

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten zijn woonachtig op het adres Nieuwenhagerheidestraat 31 te Landgraaf. Als gevolg van realisatie van de BPL komt onderhavige locatie bekneld te liggen tussen de hoofdrijbaan en de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat. Het in eigendom van cliënten zijnde kadastrale perceel wordt daarbij feitelijk in tweeën geknipt en een deel is door u benodigd om de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat te kunnen realiseren. Navolgende figuur maakt dit inzichtelijk. Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06469

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie. Het deel van het perceel dat wordt losgeknipt van de woning heeft als gevolg hiervan nagenoeg geen waarde meer: de huidige tuin ter plekke is straks slechts een stuk onbruikbare grond gelegen tussen de op- en afritten naar de Vogelzankweg en de Nieuwenhagerheidestraat. Gevolg van bovenstaande is dat de woning op circa 50% van het huidige grondbeslag komt te liggen. Ten gevolge daarvan zal ook de waarde van de woning sterk kelderen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie. Het deel van het perceel dat wordt losgeknipt van de woning heeft als gevolg hiervan nagenoeg geen waarde meer. Ik ben van mening dat in onderhavige situatie sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is. Het bevreemd client dat zijn woning niet in de lijst van te amoveren woningen in het akoestisch onderzoek wordt genoemd. Ook om deze reden zou onteigening aan de orde zijn. Overigens is vanuit de provincie Limburg mondeling kenbaar gemaakt dat wordt beoogd om het pand aan te kopen. Onduidelijk daarbij blijft óf de aankoop zal plaatsvinden op basis van de systematiek van de Onteigeningswet en of de aankoop ook doorgang zal vinden indien niet alle bewoners binnen het woonblok (huisnummers 9 t/m 35) hun huis vrijwillig willen verkopen. Kortom, cliënten wensen klip en klaar van u te vernemen of daadwerkelijk tot aankoop op basis van genoemde systematiek wordt overgegaan. Het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan biedt daar in ieder geval geen enkele planologisch-juridische zekerheid toe.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen, op onteigeningsbasis. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06473**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat de woningen aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 en 49 worden geamoveerd, alsook de huisnummers 13 en 15. Het bevreemdt cliënten dat hun woning niet in dit rijtje wordt genoemd, mede gelet op het feit dat voor cliënten een identieke situatie aan de orde is als naastgelegen pand met huisnummer 35: een tweesplitsing van het kadastrale eigendom en een intensief bereden open afrit in de achtertuin. Bovendien is het vreemd dat de huisnummers 13 en 15 wel op de lijst staan om te worden geamoveerd, terwijl de huisnummers 17 tot en met 25 niet worden gesloopt ondanks dat deze (net als nummer 13 en 15) pal zijn gelegen onder het wegtracé en worden `weg bestemd`.
Antwoord:	Het PIP wordt op dit punt aangepast.Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u onverhoopt alsnog niet overgaat tot het amoveren van onderhavige locatie, vraag ik u namens cliënten uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/wooncluster wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ondanks het hierbij aangedragen alternatief zal, bij het niet overgaan tot aankoop van onderhavig object door u, er als gevolg van het realiseren van de BPL sprake zijn van behoorlijke waardedaling van het onroerend goed van cliënten, die deze waardedaling dan op adequate wijze vergoed wensen te zien.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënten eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënten zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient

binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06491

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is□afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en□bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënten op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.□Daarbij is het nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te□bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ De desbetreffende stukken hebben gedurende de wettelijk voorgeschreven termijnen ter inzage gelegen. In aanvulling daarop zijn op 2 en 3 juli informatiemarkten georganiseerd om belangstellenden de gelegenheid te bieden vragen te stellen en informatie in te winnen. Dat deze informatiemarkten hebben plaatsgevonden gedurende de termijn van terinzagelegging, heeft op deze termijn geen invloed.□□Voorstel: de zienswijze op dit

onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06495

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënten, stellen deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in hun belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06496

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënten maken zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vragen zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben m de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06497

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken cliënten zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn onfwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd, In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06500

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënten vragen zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01106-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06502

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënten zijn van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL□De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling□van de BPL (l januari 2015) trekken cliënten in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL, Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. □Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart□die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient□tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een□bepaalde minimaal benodigde tijd.□Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL,□waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekken cliënten de datum van openstelling van de verkeersader per 1 januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de□realisatie van de BPL`er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een□zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke□overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te□staan.□Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en□de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als□motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op□vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de□Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in□werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de□belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan.□Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor□studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot□stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken cliënten daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01106-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Vaessen-Pasveer J.H.M., Nieuwenhagerheidestraat 31 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit`in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01112-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06486**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LLTB Afdeling Heuvelland , Postbus 960 6040AZ te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Natuur
Zienswijze:	In onze reactie van 2008 hebben wij aangegeven voorstander te zijn van het zoveel□mogelijk benutten van bestaande tracés met 2x1 rijstrook, deze met elkaar te verknopen en te voorzien van ongelijkvloerse kruisingen in plaats van de aanleg van de Buitenring als 100 km autoweg met 2x2 brede rijstroken. Uw onderzoeksbevindingen geven aan dat een 2 x 1□rijstrook onvoldoende tegemoet komt aan een adequate verkeersafhandeling binnen Parkstad.□Gelet op de forse daling van het aantal inwoners had wellicht ook kunnen worden volstaan met een 80 km ontsluitingsweg met 2x2 smalle rijstroken en tussenberm Gelet op het zeer grote aantal op- en afritten is het maar de vraag of de verkeersveiligheid gediend is met een□toegestane snelheid van 100 km per uur.□□Landbouwgronden□Verklaring van Roermond toepassen□De grondbeginselen van de Verklaring van Roermond zoals het zoveel voorkomen van□onttrekking van landbouwgrond, mederealisatie van natuurcompensatie en kwalitatieve□compensatie ten gunste van de overblijvende landbouw spreken voor zich. Wij verzoeken u om ook bij de uitvoering de grondbeginselen van de Verklaring van Roermond onverkort toe te passen.□□4. Grondclaim voor natuurcompensatie buitensporig□De natuurcompensatieclaim op landbouwgrond is groter dan de onttrekking ten behoeve van de Buitenring zelf. De indruk ontgaat ons niet dat alles wordt toegerekend om zoveel mogelijk hectares nieuwe natuur te kunnen realiseren en dat is strijdig met het principe van zuinig grondgebruik uit de Verklaring van Roermond. Waarom wordt op de natuurcompensatieclaim geen aftrek verleend? Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zijn er ook wegen waar het verkeer en de geluidsbelasting afneemt. Bovendien worden motoren en banden van auto`s steeds stiller. Verder wordt de samenhang tussen de bestaande natuurgebieden juist via de vele te realiseren faunapassages, ecoducten e.d. reeds aanzienlijk versterkt. Voor toepassing van het meervoudig grondgebruik is het van belang dat die natuurdoeltypen worden gekozen die goed inpasbaar zijn in de agrarische bedrijfsvoering. De inzet van agrariërs via Groenblauwe diensten verdient nadere aanbeveling en uitwerking. Wij gaan ervan uit dat u daartoe het overleg aangaat met de (plaatselijke) landbouw.□□
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg

hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Bij de bepaling van geschikte locaties voor de mitigatie en compensatie van natuurwaarden is een aantal beleids- en wettelijke kaders gehanteerd en is gebruik gemaakt van onderzoek (Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie, Bureau Taken 2009)). Vooropgesteld wordt dat door de aanleg van faunapassages bij de BPL versnippering van natuurgebieden wordt voorkomen en dat daarmee het aantal hectares waarvoor gecompenseerd en gemitigeerd moet worden is teruggebracht. Voor de EHS en POG zijn dat de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden (2005) en de Spelregels EHS/POL-herziening op onderdelen EHS (2007) van belang als kaders. Voor de beschermde soorten is dat de Flora- en faunawet. Uit deze documenten blijkt dat bij de gebiedscompensatie (EHS/POG), de mitigatie en compensatie bij voorkeur in de POG dan wel aansluitend aan het meest nabijgelegen deel van de EHS en POG of elders in hetzelfde stroomgebied dient plaats te vinden. Compensatie in de EHS is niet toegestaan maar de POL-herziening op onderdelen EHS biedt wel mogelijkheden voor beheersgebieden. Voor wat betreft de compensatie van beschermde soorten staat de wet toe dat er gemitigeerd en gecompenseerd wordt in bestaande natuurgebieden (EHS). Ook het Ministerie van LNV heeft dit in gesprekken bevestigd. Dat betekent dat bij de BPL de mitigatie en compensatie van beschermde soorten zo veel als mogelijk in bestaande natuurgebieden en de nieuw in te richten EHS-gebieden maar bijvoorbeeld ook in wegbermen zal plaatsvinden. Ook wordt bij de mitigatie en compensatie van natuurwaarden gefocust op gronden die in eigendom van de overheid zijn. Bij de voornoemde quick scan is bovendien ingezoomd op percelen die de meeste potenties hebben voor natuurontwikkeling. Dat zijn overwegend percelen die landbouwkundig een marginale betekenis hebben, bijvoorbeeld omdat ze al grenzen aan bestaande natuurgebieden of omdat er bijvoorbeeld een hoge grondwaterstand is. Kwalitatief goede landbouwpercelen hebben doorgaans minder potentie voor natuurontwikkeling en liggen vaak vanuit de ecologisch netwerkgedachte ongunstig. Uit het bovenstaande volgt dat het onttrekken van landbouwgrond zo veel als mogelijk is beperkt en dat daarbij ook de kwalitatief goede landbouwpercelen percelen gespaard worden. De inzet van agrariërs voor het behalen van natuurdoeltypen daar waar dit verenigbaar is met de agrarische bedrijfsvoering (bv. voor een typisch agrarische soort als de das) zal sowieso betrokken worden bij de verdere uitwerking van de mitigatie- en compensatieplannen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01112-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06659**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LLTB Afdeling Heuvelland , Postbus 960 6040AZ te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij verzoeken u rekening te houden dat tijdens en na de aanleg van de Buitenring alle agrarische bedrijven en boerderijwinkels geen overlast ondervinden en goed bereikbaar blijven. Agrariërs die voortzetting van het bedrijf redelijkerwijs ter plekke onmogelijk wordt gemaakt dienen in het voorkomende geval in de gelegenheid te worden gesteld ten reële voorwaarden hun bedrijf te verplaatsen. Voor de blijvende agrariërs is het van belang dat zij niet met een versnipperde verkaveling blijven zitten of dat hun percelen worden ingesloten door kleine snippers natuurcompensatie zoals in Nieuwenhagen. Conform de Verklaring van Roermond dient de natuurcompensatie te landen in de begrensde EHS. Ter compensatie van de oppervlakte kan dan op marginale landbouwgronden elders uitbreiding van de EHS plaats vinden. Agrarische bestemming met waarden Landbouwcompensatie vindt niet plaats door de agrarische bestemming te wijzigen in "Agrarische bestemming met waarden". Hierdoor nemen de beperkingen en de vergunningslast bij ondernemers juist toe Als er een marktconforme beloning wordt verstrekt voor groenblauwe diensten is planologische verankering met alle nadelige gevolgen van dien niet nodig.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01112-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06666**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	LLTB Afdeling Heuvelland , Postbus 960 6040AZ te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Cultuurgronden□Extra waterschapslasten niet afwentelen op categorie cultuurgronden Voor de goede orde memoreren wij nogmaals aan onze bovenaangehaalde reactie waarin wij u verzoeken om zorg te dragen dat de als gevolg van de aanleg van de buitenring geen extra waterschapslasten met zich brengt.□□
Antwoord:	Uitgangspunt bij het ontwerp is dat de BPL hydrologisch neutraal wordt gerealiseerd en er geen extra wateroverlast in de omgeving ontstaat als gevolg van de BPL. De BPL wordt voorzien van een zelfstandig operend watersysteem, waarbij geen afwenteling plaatsvidnt op riolering of omgeving. Om deze reden worden langs het gehele traject droogvallende bergingssloten en buffers gerealiseerd. Hierin s voldoende ruitme om een bui ide eens in de 100jaar voorkomt op te vangen. Vanuit de sloten wordt het water geinfiltreert in de bodem of vertraagt geledigd op niet-kwetsbaar oppervlaktewater. Het toekomstig watersysteem is verwoord in de waterparagraaf, het afwateringsplan en het geotechnisch onderzoek. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01114-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **06506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Armnijs A.D., Stationstraat 14 6361BM te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid, lucht en trillingen.□Luchtkwaliteit wordt slechter.□Meer dunne autostofdeeltjes.□Roet.□Geluidsoverlast.□□□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01114-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **06685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Armnijs A.D., Stationstraat 14 6361BM te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De buitenring is voor Nuth geen oplossing.□Er bestaat geen zekerheid dat de het wegverkeer afneemt; het kan ook toenemen.□
Antwoord:	Op basis van het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring, inclusief de aansluiting Nuth zorgt voor een forse afname van het verkeer in diverse straten in Nuth, waaronder de Valkenburgerweg, Stationsstraat, de van Eijnattenweg en het Stationsplein.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06512**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden. □
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06513**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06514**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06515**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06516**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06517**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracé keu ze□In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.□□betere alternatieven:□□Provinciale weg Doenrade Schinveld□Duitse weg Born Hukelhoven
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06519**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06520**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06522**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	o beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□o beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01115-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06524**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lettink A.S., Groeneweg 13 6447AS te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.□Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Om de schade voor natuur te beperken, is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □□Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten zijn woonachtig op het adres Hoogstraat 5 te Landgraaf. Als gevolg van de BPL komt onderhavige locatie pal aan de hoofdrijbaan en de ontsluiting op de Hoogstraat te liggen. Voor een klein deel is overigens sprake van de ligging van de BPL binnen de eigendomsgrenzen van cliënt. Navolgende figuur maakt dit inzichtelijk. Met betrekking tot de locatie van cliënten zijn deze eerder benaderd door de provincie Limburg. Door de betreffende persoon is aangegeven dat een zeer beperkt deel van het kadastrale eigendom van cliënt is benodigd ten behoeve van de BPL. Zulks blijkt tevens uit het nu voorliggende ontwerp inpassingsplan. Een exact oppervlak is aldus meerdere zegslieden namens de provincie nog steeds niet bekend. Nadere bestudering van de stukken leert verder het navolgende. In deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, is op pagina 37 tabel 3.11 opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van te amoveren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Tot grote verbazing van cliënten wordt (onder andere) hun woning aan de Hoogstraat 5 genoemd in deze tabel. Deze verbazing is des te groter omdat de provincie Limburg cliënten nimmer hieromtrent heeft benaderd, echter enkel heeft kenbaar gemaakt `een klein stuk grond` van hen nodig te hebben. Ik ben van mening dat in onderhavige situatie sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is. Op dat punt deel ik de opvattingen zoals in deelrapport 10A gemeld. In het akoestische rekenmodel met betrekking tot de BPL is de woning van cliënten aan de Hoogstraat 5 te Landgraaf niet opgenomen en zal derhalve niet in de noodzakelijke (en wettelijk vereiste) akoestische maatregelen worden voorzien. Gelet op vorenstaande concluderen cliënten dat er sprake zal zijn van een onleefbare situatie in hun woning en tuin aan de Hoogstraat 5 als gevolg van de realisatie van de BPL. Ik verzoek u dan ook nadrukkelijk namens cliënten om adequate acties te ondernemen omtrent hetgeen is opgenomen in het akoestische onderzoek (het amoveren van Hoogstraat 5) en in overleg te treden over een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Een klein gedeelte van uw gronden zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring en dienen minnelijk te worden verworven tegen een volledige schadeloosstelling. Aankopers van de provincie hebben reeds gesprekken gevoerd met Indiener. Deze gesprekken zullen worden voortgezet. Wij beraden ons nog of het gehele perceel kan worden verworven. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt indiener een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestische rekenmodel met betrekking tot de BPL is de woning van cliënten aan de Hoogstraat 5 te Landgraaf niet opgenomen en zal derhalve niet in de noodzakelijke (en wettelijk vereiste) akoestische maatregelen worden voorzien. Naast een akoestisch onacceptabele situatie impliceert het nakomen van hetgeen aangegeven in tabel 3.11 van het akoestische onderzoek ook op andere vlakken een slecht woon- een leefklimaat voor cliënten na realisering van de BPL: 24 uur per dag en 365 dagen jaar zal de locatie van cliënt van alle kanten bestookt worden met afremmende, stilstaande, weer optrekkende en over de autoweg snellende automobilisten.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt ondedeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaakt Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tijdens de 3 tot 4 jaar durende bouwfase wordt onderhavige locatie omringd door diverse in de directe nabijheid te verrichten sloopwerkzaamheden en reconstructies.
Antwoord:	Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaakt Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er is sprake van een verslechterende luchtkwaliteit ter plekke van de woning van cliënten, als gevolg van uitlaatgassen, fijn stof en het onderhoud van de afrit.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaakt Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06533**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het verkeer dat gebruik maakt van de BPL zal de woning van cliënten blootgesteld worden aan trillingen hetgeen de bouwkundige staat niet bevorderd.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaakt Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06537**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten vrezen voor zwerfvuil dat achteloos door automobilisten wordt weggegooid.
Antwoord:	Wij nemen kennis van uw zienswijze op dit onderdeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten zullen hun woning in de nieuwe situatie enkel via omwegen kunnen bereiken.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaaktVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Er zal sprake zijn van een sterke waardevermindering van het onroerende goed.Ondanks het door client aangedragen alternatief voor de verkeersaansluiting, bij het niet overgaan tot aankoop van onderhavig object door u, er als gevolg van het realiseren van de BPL sprake zal zijn van behoorlijke waardedaling van het onroerend goed van cliënten, die deze waardedaling dan op adequate wijze vergoed wensen te zien.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaaktVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval u onverhoopt alsnog niet overgaat tot het amoveren van het adres Hoogstraat 5, vraag ik u namens cliënt uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonclusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een winwin- situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Kantekening: het akoestisch onderzoek is/wordt zonodig in overeenstemming gebracht met referentieontwerp dat momenteel gereed wordt gemaakt Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënten eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd□worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken,□onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project□als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel□zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënten zijn van mening dat het□zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de

aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.BelangenafwegingHet Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.DraagvlakDe Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□□

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en□bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□□□

Hoofdzienswijze: 01116-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06569

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënten op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg is ten opzichte van het ontwerp Inpassingsplan gewijzigd. Voor de woning Hoogstraat 5 betekent dit dat de woning geen onderdeel meer is van het akoestisch onderzoek omdat deze komt te vervallen vanwege het ruimtebeslag van de afrit van de BPL. Het gewijzigde akoestisch onderzoek maakt onderdeel uit van het defintieve Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01116-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06571

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. De benodigde stukken hebben gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn ter inzage gelegen. In aanvulling daarop zijn informatiemarkten georganiseerd op 2 en 3 juli, waar belangstellenden vragen hebben kunnen stellen en informatie hebben kunnen inwinnen. Het plaatsvinden van deze informatiemarkten heeft geen invloed gehad op termijn van terinzagelegging. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënten, stellen deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in hun belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. `De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01116-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06578

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënten maken zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vragen zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01116-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06584

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken cliënten zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënten vragen zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënten zijn van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekken cliënten in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekken cliënten de datum van openstelling van de verkeersader per 1 januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben.
	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken cliënten daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.
	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01116-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Magielsen J., Hoogstraat 5 6373HN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen`(pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06532**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tijdstip presentatie plannen□De omvang van het schriftelijk materiaal wat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB)is van dien aard (onsamenhangend, incompfeet, inconsistent en zelfs misleidend) dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in te leze in de stukken en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was ook deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, nog niet bekend was en/of een oplossing nog niet duidelijk was.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06550**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring; Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06551**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06553**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06554**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand van het tracé van de Buitenring ligt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06555**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	verkeersveiligheid;□Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06556**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief Amstenrade De omgeving kent maar weinig verkeer knelpunten De bron van de drukte ligt bij Nuth, wanneer de buitenring wordt aangelegd zal dit knooppunt alleen maar drukker worden met grote ongelukken tot gevolg. Wanneer er wordt gekozen wordt voor de noord variant (vanaf A2 bij Bom via de N297, de B. 56 neu) wordt én knelpunt Nuth én knooppunt Kerensheide ontlast, blijft het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade behouden en het landgoed van het kasteel Amstenrade onbeschadigd. Bij bereiken van Brunssum kan het verdere tracé gevolgd worden. -Grootste gedeelte van de natuur blijft behouden, landelijk gebied blijft gespaard; er is geen ingewikkeld knooppunt bij Nuth nodig; -Vrachtverkeer vanuit het noorden hoeft geen scherpe bochten te maken en is veel sneller op de plaats van bestemming. -Kostenbesparing.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad.

Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01118-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 06557

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	geluidsoverlast;De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01118-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 06558

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o luchtverontreiniging (fijnstof);De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06559**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	o beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□o beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01118-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06560**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Rouwette I.G.E., Streekstraat 11 6436EP te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur te beperken, is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg

(Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënt kan zich niet verenigen met enkele, in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde, problemen, op grond waarvan GS de aanteg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveffigheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch□en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënt is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde □problemen, ontbreekt. Client krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, nameüjK de komst van Buitenring, is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt Bovendien, zo stelt cliënt, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel ais een provincial inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te□worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn

afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01120-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06576

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar, de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second oplnlon Tracénota/ MER-UVS d.d, 18 juni ji.), wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de Jnfrastructuu r/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als□motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd:pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactuafiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegglng van het plan een geactualiseerde verste toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en - pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010. verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen In casu ts dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Client krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënt telden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënt -mocht de Buttenring er si moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkccrsaspecten In de toelichting behorend bij het ontwero-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dal de verkeersstructuur In Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereik baarheids knel punten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten. hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In cfe toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Bultenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bl] de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicattes". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer* staat vermeid dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënt niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionsle verkeersstructuur. Deze stellingname Is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Met "incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale wegenstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern, die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelt bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer1 geeft GS aan dat de Buitenring zal telden toi ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook gezocht.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelsteilingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeüng hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door GS Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zat worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waarander gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet- De flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor, De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Om de schade voor natuur te beperken, is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Client stelt dat de door Provincie gemaakte tracè-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Leent niet de juiste is. In het ontwerp-8PL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg ïs gelegen in de zeer directe nabijheid van de Locht. Overigens is het cliënt nog steeds niet duidelijk hoe dicht zijn woning nu uiteindelijk tegen de Buttenring komt aan te liggen. GS heeft op deze vraag, welke cliënt meermalen aan GS heeft voorgelegd, nog geen exact antwoord kunnen geven. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening te gehouden met de navolgende kwetsbaarheden; ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- er leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderi and baan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassïngspten opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder dient betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu- Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom gekozen is voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naarde Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Client verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200S06952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook stecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaap verstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan geeft cliënt een hogers kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stress hormon en 1e lopen, Deze reacties werden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS heeft hierbij onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Het naar binnen schijnen van koplampen van autoverkeer zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënt. Tevens leidt de aanleg van de Buitenring tot een flinke toename van inkijk in de woning van cliënt
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de□luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde ate zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cltënt stellig ve/worpen- Voor cliënt leidt de aarifeg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechte ring van zijn woon- en leefmilieu.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden omzijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Wat betreft de gefuidsovertast wenst cliënt nog op te merken dat op ca 800 meter van zijn woning een tweetal windturbines zijn geplaatst Dit in combinatie met de aanleg van een 2 keer 2-autoweg is niet wat dient voor ogen had toen hij de woning kocht. Cüënt heeft zijn woning gekocht vanwege de rustige en wat afgelegen ligging, en de ligging hiervan in een karakteristieke omgeving. Client stel dat hiervan na de aanleg van de Buitenring niets meer over is.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Client wenst zijn zorg te uiten over de uit te voeren werkzaamheden aan de Buitenring. Client vreest trilschade en veel (geluids-) overlast hiervan.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder en geluidsoverlast tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder of geluidsoverlast ontstaat door de aanleg van de BPL. Wat betreft de gevreesde trillingshinder wordt bovendien voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tenslotte vraagt client zich af wat er met de Gulperweg zal gebeuren. Ook vraagt cliënt zich af wat de aanteg van de Buitenring voor consequenties heeft voor de bereikbaarheid van zijn tuin en parkeerplaats. Antwoorden van GS op deze vragen heeft dient, ondanks herhaaldelijk verzoeken hierom, niet gekregen.
Antwoord:	Het ontwerp voorziet erin dat de Gulperweg opnieuw aangesloten zal worden op De Locht. Bereikbaarheid van de tuin en parkeerplaats van indiener zullen ook na aanleg van de Buitenring gewaarborgd worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoals Inleidend beschreven wenst cliënt primair de onderhandelingen over de aankoop van zijn woning weer op te pakken. Cliënt vreest dat de aanleg van de Buitenring tekJt tol een zodanige toename van overlast dal het bEjven wonen in zijn huidige woning, ondanks de emotionele binding die hij heeft hiermee, voor hem geen optie is. Aankoop heeft dan ook echt de voorkeur van cliënt.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan worden aangekocht. Dit geldt niet voor uw eigendom.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01120-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Echter, mocht niet tot aankoop van de woning van cliënt worden overgegaan stelt cliënt als volgt:Gelet op hel voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp inpassingsplan Buitenring Parkstad Umburg berust op onjuiste en ondeugdelijke gronden. Ik verzoek u het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe overgaat, het plan gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde bezwaren van cliënt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.BelangenafwegingHet Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.DraagvlakDe Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

□□
□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01121-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 06583

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06588**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06591**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06594**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06596**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06599**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief.□□Betere alternatieven zijn :□□Weg Born-Huckelhoven(via Selfkant)□Provinciale weg Doenrade-Schinveld□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06607**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□□Extra geluidsoverlast omdat ik ook al woon in de aanvliegroute van de AWACS.□□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06609**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06611**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01121-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06614**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Vallino Ravetta A.M.J., Groeneweg 1 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur te beperken, is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg

(Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01122-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06633

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt is pachter van de boerderijhoeve en omliggende gronden, behorende bij Kasteel Reijmersbeek, en exploiteert ter plekke een gemengd agrarisch bedrijf met melkrundvee en akkerbouw. Ten zuiden van de boerderijhoeve bevinden zich een (moderne) rundveestal, een mestsilo en de voeropslag (in eigendom van cliënt). Gelet op het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan valt de huidige agrarische bedrijfbebouwing vrijwel in z`n geheel onder het tracé van de BPL en zijn zowel de ondergrond alsook circa 10 ha aangrenzend gelegen grond door u benodigd teneinde de BPL daadwerkelijk te kunnen realiseren. Feitelijk betekent dit dat cliënt in de toekomst zijn bedrijf ter plaatse niet meer kan uitoefenen nu het `hart` van zijn bedrijf onder het beoogd tracé komt te liggen. Vervanging ter plaatse lijkt uit praktisch, maar vooral ook uit juridisch, oogpunt uitgesloten nu de overige gebouwen en landerijen gepacht worden en het bedrijf in een kwetsbaar gebied is gelegen. Ook worden grote stukken andere grond `afgesneden` waardoor deze niet meer of moeilijk(er) bewerkbaar worden. Immers, de bestaande moderne bedrijfsbebouwing dient volledig te worden geamoveerd en elders opnieuw te worden opgericht, met alle financiële en bedrijfstechnische consequenties van dien. Cliënt verzoekt u om hem voldoende - maar vooral ook tijdig - te compenseren in de optredende bedrijfsschade en met hem hierover in overleg te treden. U dient er rekening mee te houden dat met de verplaatsing van de bedrijfsactiviteiten meerdere jaren gemoeid is. Naast vorenstaande wordt het navolgende onder uw aandacht gebracht. Cliënt bewoont momenteel het zuidwestelijke deel van de (monumentale) boerderijhoeve. Dit is het deel van de hoeve dat het kortst bij (circa 40 meter) de nieuwe ontsluiting van de BPL op de A76 komt te liggen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indiener is eigenaar en pachter van benodigde gronden voor de realisering van de Buitenring. In dit kader zijn aankopers namens de provincie in overleg met Indiener over nieuwe locatie voor het bedrijf. De provincie streeft in dat kader minnelijke verwerving dan wel pachtontbinding na. Uitgangspunt is dat Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangt. Mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval ontvangt Indiener een volledige schadeloosstelling voor het verlies van zijn eigendom en de beëindiging van zijn pachtovereenkomst. Indiener komt daarbij te verkeren in een vergelijkbare inkomenspositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Trillingen Gelet op de zeer korte afstand van de BPL tot de woning van cliënt, dient onderzoek te worden verricht naar mogelijke trillingshinder welke ontstaat bij de aanleg van de ontsluiting. Deze wordt gerealiseerd middels een turborotonde. Bij de aanleg van dijklichamen en taluds wordt gewerkt met zware trilmachines. Dit kan aanzienlijke schade teweegbrengen door verzakkingen en/of scheuren van/in (monumentale) gebouwen. Vorenstaand verzoek om onderzoek te verrichten naar mogelijke trillingshinder heeft cliënt reeds eerder bij u kenbaar gemaakt naar aanleiding van de ter visie legging van de Startnotitie Tracénota/MER aansluiting Nuth (najaar 2009). Gelet op de nu ter visie liggende stukken is niet gebleken dat aan dit verzoek van cliënt gehoor heeft gegeven. Derhalve nogmaals dit verzoek in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken, dan wel om anderszins aan te tonen dat er geen sprake zal zijn van hinder of schade ten gevolge van trillingen.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Lichthinder Nabij het woonadres van cliënt wordt voorzien in een turborotonde, waardoor het verkeer over een bepaalde lengte omhoog en omlaag rijdt. Zulks kan leiden tot lichthinder ter plaatse van onderhavige bedrijfslocatie. Net als ten aanzien van mogelijke trillingshinder, heeft cliënt in een eerder stadium (Startnotitie Tracénota/MER aansluiting Nuth) verzocht om rekening te houden met het aspect lichthinder. Gelet op de nu ter visie liggende stukken is niet gebleken dat u aan dit verzoek van cliënt gehoor heeft gegeven. Derhalve nogmaals dit verzoek in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken om dit punt te onderzoeken en duidelijk te maken welke maatregelen u neemt om (onevenredige)hinder te voorkomen.
Antwoord:	Ten behoeve van het verdere ontwerpproces van de kunstwerken wordt een geotechnisch onderzoek uitgevoerd waarin nadrukkelijk aandacht wordt besteedt aan draagkracht bodem en zettingen We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit In zijn zienswijzen op de Startnotitie Tracénota/MER aansluiting Nuth heeft cliënt verzocht om ten aanzien van de luchtkwaliteit op te nemen waar en hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) heeft cliënt verzocht om aan te geven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Gelet op het feit dat het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan enkel over jaargemiddelde concentraties spreekt, komt cliënt tot de conclusie dat ook aan zijn verzoek omtrent het aspect luchtkwaliteit geen gehoor is gegeven. Derhalve nogmaals dit verzoek in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken. Dit aspect is temeer klemmend nu de naastgelegen gronden als grasland ten behoeve van de beweiding met melkrundvee is gebruik is. Cliënt dient garant te staan voor veilig geproduceerde melk van zijn dieren in het kader van de KKM (keten kwaliteit melk) waaraan hij zich dient te houden en op grond waarvan de afnemer van de melk (FrieslandCampina) bij ook maar de geringste twijfel de melk kan weigeren.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid Cliënt vreest een enorme toename van de geluidsbelasting. Dit tast niet alleen het woongenot aan, doch zal zeker gevolgen hebben voor de gebezigde melkveehouderij maar ook voor het aanwezige Rijksmonument. Uit het deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, blijkt dat geluidsbelastingen op het adres Reijmersbekerweg 28 zijn berekend welke variëren tussen 57 dB en 61 dB. Er is sprake volgens voornoemd rapport van de aanleg van een nieuwe weg, reden waarom de conclusie dat het `niet doelmatig is om ter hoogte van cluster 79 maatregelen te treffen` onbegrijpelijk is. Nadere maatregelen zijn niet onderzocht. Ik wil u daarom namens cliënt verzoeken om op een adequate wijze alsnog het nodige onderzoek te verrichten en maatregelen te treffen teneinde continuering van zowel woongenot, het houden van melkrundvee alsook ter bescherming van het aanwezige Rijksmonument.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Een rijksmonument is alleen geluidgevoelig indien het een woning, ziekenhuis, school of ander (volgens de Wgh aangemerkte) geluidgevoelig bestemming betreft.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01122-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06656

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënt op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken plaats, waaronder het geluid- en luchtonderzoek. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofdfuncties en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Client is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Cliënt acht dit in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL op 1 januari 2015 in twijfel. Wij zijn echter van mening dat de openstelling per die datum nog steeds haalbaar is ondanks de in uw zienswijze geschetste risico`s. In de planning hebben wij deze risico`s ingecalculeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kosten begroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende koste n begroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01122-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Leemans M.A.M., Reijmersbekerweg 28 6361HE te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01123-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06632**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Schreurs Oliemaastchappij B.V , Postbus 823 5900AV te Venlo
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Middels deze zienswijze wil ik u wijzen op de economische belangen van ons bedrijf welke huurder ,s van de locatie plaatselijk bekend als Texaco Nagelbeek 7d , 6365 EH Schinnen Om de courantheid en de waarde van het bedrijf in stand te kunnen houden verzoek ik u de op- en afritten te te Schinnen te handhaven zoals die nu zijn. Voor ons tankstation zijn deze op- en afritten cruciaal. Indien de bereikbaarheid slechter wordt, zullen wij substantieel veel klanten (i,c. het bestaansrecht) verliezen. Ik ga er dan ook vanuit dat u de op- en afritten handhaaft.
Antwoord:	Het besluit tot het laten vervallen van de huidige, verouderde en onveilige, aansluiting Schinnen op de A76 is reeds genomen in 1992. Dit is vastgelegd in een convenant terzake, onder andere ondertekend door de gemeenten Schinnen en Nuth en Rijkswaterstaat. De uitwerking van dit convenant is planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan `aansluiting A76 Schinnen Nuth`, zoals goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg in 1993. Ook in de daarop volgende tracé/m.e.r.-procedure naar de verbreding van de A76 is altijd rekening gehouden met het vervallen van de huidige aansluitingen te Schinnen en Nuth en het maken van één nieuwe, centraal gelegen aansluiting op de A76. Het bestuurlijk besluit dat de huidige aansluiting Schinnen komt te vervallen is daarmee zo`n twintig jaar geleden genomen en geregeld. Dit gegeven is wederom een hard uitgangspunt geweest bij het ontwerp-inpassingsplan van de nieuwe aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de A76 en de daaraan ten grondslag liggende tracé/m.e.r.-studie voor de nieuwe aansluiting. De gemeenten Schinnen, Nuth en Rijkswaterstaat zijn daarmee akkoord gegaan Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegmoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01125-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06671**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Das Rechtsbijstand namens Derks / Willems , Nieuwenhagerheidestraat 55 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten hebben een fysiotherapiepraktijk gevestigd aan de Nieuwenhagerheidestraat te Landgraaf.□De praktijk ligt vlak bij de geplande volledige aansluiting Hoogstraat. Cliënten zijn tegen□deze volledige aansluiting vanwege het feit dat de bereikbaarheid en toegankelijkheid in de□Nieuwerhagerheidestraat wordt bemoeilijkt. Dit is cliënten op basis van een overzicht etmaalintensiteiten duidelijk geworden. De verkeersintensiteit neemt ruim 40% toe op de Nieuwerhagergheidestraat.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Deze weg krijgt inderdaad een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01125-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06675**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Das Rechtsbijstand namens Derks / Willems , Nieuwenhagerheidestraat 55 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijzen cliënt erop dat de parkeermogelijkheden in de Nieuwenhagerheidestraat nog minder worden dan nu het geval is als gevolg van de geplande volledige aansluiting.
Antwoord:	Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01125-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06676**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Das Rechtsbijstand namens Derks / Willems , Nieuwenhagerheidestraat 55 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toename van de verkeersintensiteit in het gebied daalt de verkeersveiligheid naar mening van cliënten. Zo zal het oversteken van de Nieuwerhagerheidestraat problematischer worden.
Antwoord:	Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01125-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06679**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Das Rechtsbijstand namens Derks / Willems , Nieuwenhagerheidestraat 55 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten verwachten dat vanwege bovengenoemde ontwikkelingen het aantal patiënten dat gebruik maakt van hun praktijk zal dalen. Een aantal patiënten zal een praktijk zoeken die gemakkelijker bereikbaar is. Tenslotte zal naar mening van cliënten als gevolg van de geplande aansluiting de verkoopwaarde van de praktijk/pand dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Aankoop woning in 1977/betrouwbaarheid bestuur?□Bij de aankoop van zijn woning in 1977 werd aan cliënt kenbaar gemaakt dat er een 2 baans□secundaire weg zou komen. Na enkele jaren werd deze weg van de planning afgevoerd om plaats te maken voor woningen. Nu komt er plotseling een 4 baans 100-km autoweg. Cliënt vraagt zich dan ook ernstig af hoe betrouwbaar en geloofwaardig het bestuur van de provincie dan nog is?
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt zet grote vraagtekens bij de nut en noodzaak van de in het geding zijnde weg. Gelet op de demografische ontwikkelingen en verdere vergrijzing in Zuid Limburg, in het bijzonder in de regio Parkstad Limburg c.q. Brunssum is een 4 baans autoweg totaal overbodig. Recent CWI onderzoek toonde aan dat er na 2010 geen banengroei c.q. bevolkingstoename in Zuid Limburg meer zal plaatsvinden. Ook recent CBS onderzoek bevestigt dit. De noodzaak van economische en structuurversterkende motieven zijn door bevolkingskrimp achterhaald. Een snelweg (100 km met 2x2 rijstroken is zeker voor Brunssum niet nodig. Naar de mening van cliënt bieden aanpassingen aan bestaande 2 baanswegen meer mogelijkheden en ze kunnen milieuvriendelijker worden gerealiseerd.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt verwacht dat alle verkeer en zeker vrachtverkeer, vanaf de A2 richting Landgraaf de kortere verbinding via de B58 en de N274 zal nemen. Daardoor is het Brunssum-Noord tracé, vanaf de A76 in Nuth tot aan de N274, voor dit wegverkeer ook volkomen overbodig.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt betwijfelt in ernstige mate of het door u omschreven hoofddoel (vgl. pagina 15 van het ontwerpplan) wordt gehaald.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Initiatieven/alternatie ven Cliënt verwacht van u, als provinciaal bestuur, meer initiatieven om alternatieven met bestaande wegen alsnog serieus te bestuderen. Hij denkt dan aan het volgende: a. De aansluiting van de A2 via Nieuwstadt en de nieuwe autoweg B58 vanaf de N297 over Duits gebied naar de N274 en dan richting N299; b. De aansluiting vanaf de A2 langs Sittard, via de N276 en de N580 naar de N274 en dan richting N299; c. De aansluiting vanaf de A2 langs Sittard via de N276 en het Zuid Tracé in Brunssum. Cliënt veronderstelt dat de alternatieven onder a. en b. uit financieel en milieuhygiënisch oogpunt veel voordeliger zijn. Alternatief c blijkt dat het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), tracé zuidetijk om Brunssum, met aanpassingen bij de Rembrandtlaan, gebruikt kan worden.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur ten noorden van Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief c blijkt dat het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA), tracé zuidetijk om Brunssum, met aanpassingen bij de Rembrandtlaan, gebruikt kan worden.□Uit de samenvatting Tracénota/Mer blijkt dat het Tracé zuidelijk om Brunssum het MMA is. Dat onder druk van AfNorth en voorbijgaand aan bevolkingsinspraak, beide Brunssum Zuidvarianten worden geblokkeerd, ervaart cliënt als zeer ondemocratisch. Dit klemt temeer daar het onzeker is of AfNorth ter plaatse gevestigd blijft.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voorbijgaand aan het MMA komt u nu met een voor cliënt verrassend bestuurlijk standpunt, te weten het tracé ten noorden van Brunssum (vgl. afbeelding 3.8 op blz. 36).- Cliënt vindt dit ongeloofwaardig.□De door u gebezigde slogan: "Planning van een nieuw weggedeelte dient zo weinig mogelijk mensen tot last te zijn!", acht cliënt ongeloofwaardig.□Uw keuze heeft een groot aantal nadelen ten opzichte van het Zuid Tracé. Immers, door het Noord Tracé worden veel meer inwoners van Brunssum benadeeld omdat in de omgeving van dat tracé veel meer mensen wonen waarvan het woon/leefklimaat in negatieve zin wordt beïnvloed. Idem voor meer mensen gezondheidsrisico`s. Er dreigt cumulatie van overlast. In dit kader ook het lawaai en C02uitstoot van de AWACS-vliegtuigen.□Ook is het noordelijk tracé veel langer dan het zuidelijk tracé. Verkeer doet er langer over waardoor er meer CO2 en geluidhinder is te verwachten! Verder zijn de effecten op natuur en landschap groot.□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de overwegend heersende westelijke windrichting zal er grotere luchtverontreiniging en geluidsoverlast door het verkeer ontstaan; vooral voor de inwoners van Brunssum Noord/Oost.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Meteorologische gegevens ten behoeve van de luchtkwaliteitsberekeningen worden ieder jaar door het ministerie van VROM bekendgemaakt. Ten behoeve van de luchtberekeningen voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring - Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens uit maart 2009. Ook bij berekening van de geluidsbelasting is, conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, rekening gehouden met meteorologische omstandigheden, waaronder de windrichting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Een 4 baans autosnelweg waar 100 kilometer per uur mag worden gereden levert voor de inwoners in de flats van Brunssum-Noord en in het bungalowpark De Kling, waar cliënt woont, extra nadelige gevolgen voor hun leefbaarheid op. Indien de weg onverhoopt toch wordt aangelegd, kan ter plaatse naar de mening van cliënt slechts een maximale snelheid van 80 km worden getolereerd.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het zal u duidelijk zijn dat mijn cliënt een sterk tegenstander is van de aanleg van een 100 km 4 baans autoweg op zeer korte afstand (ongeveer 40 meter) van zijn woning aan de Marshallstraat 32 te Brunssum. Hij verwacht een onaanvaardbare aantasting van zijn woon/leefklimaat, ondermeer door trillingen, stank, uitlaatgassen en geluidoverlast. Ook wijst hij op de cumulatie met de AWACS.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01126-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06696

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hij wijst op de door hem geschetste alternatieven. Door de Noord variant zal er prachtige natuur verdwijnen en de toegankelijkheid van groengebieden zoals de Brunssummerheide en de Tevenemeide voor de wijkbewoners een stuk minder worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01126-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ahmea Rechtsbijstand namens Debie P.W.H., Marshallstraat 32 6441JX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest ook voor waardevermindering van zijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06699**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Voor een deugdelijk rapport Luchtkwaliteit Ter motivering van de Ruimtelijke Onderbouwing voor de onderhavige vrijstelling is vereist, dat in ieder geval het juiste juridische kader wordt gehanteerd volgens de regels van de Europese normering. Dit betekent dat de volgende wet- en regelgeving in acht moet worden genomen. De nieuwe Richtlijn die behoort bij het Besluit luchtkwaliteit 2008; Meetregeling luchtkwaliteit 2008; regeling saldering luchtkwaliteit 2008; Meet- en Reken voorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Nergens blijkt dat aan de hierboven genoemde wet en regelgeving is getoetst, althans van toetsing hieraan blijkt niets.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het luchtonderzoek is uitgevoerd conform de daarvoor geldende voorschriften en dientengevolge ook getoetst aan de vigerende wet- en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06700**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Uit het akoestisch onderzoek blijkt, dat de geluidhinder hoofdzakelijk wordt veroorzaakt door de twee autosnelwegen die op minder dan 50 meter parallel aan de Esschenweg lopen. De woningen aan die zelfde weg staan op een B-Lijst. Dit betekent, dat die woningen in 1986 een geluidsbelasting van meer dan 55 dB ondervonden en daarom voor sanering in aanmerking komen. Omdat op de Esschenweg per saldo sprake is van een verslechtering en geen inzicht wordt gegeven in eventuele positieve effecten kan de ruimtelijke ontwikkeling geen doorgang vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06701**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De geplande aanleg van de rotonde met aansluiting op A76 en de toename van verkeersintensiteiten op Esschenweg zorgen voor forse toename van ziekmakende concentratie schadelijke stoffen NO2, PM l O en NO2 in de dorpskern van Ten Esschen. Hogere verkeersintensiteiten leiden per saldo tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en nog meer lawaaioverlast. Geen rekening is gehouden bij het plannen maken met het luchtkwaliteitonderzoek van de nabij gelegen autonome bron van emissies van schadelijke en/of of gevaarlijke stoffen vanwege de inrichting/ijzergieterij Componenta.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06703**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bij het intekenen van de plaatsgebonden risico op de platte grond van Ten Esschen kan worden afgeleid dat de buurtschap is gelegen binnen de contouren van alle hier bovenbenoemde hoogst mogelijke plaatsgebonden risico`s. Strik genomen, mag er volgens wet en regelgeving niet gebouwd en gewoond worden binnen de contour van het plaatsgebonden risico van 10-6. Die ruimte is nodig voor de effecten van bijvoorbeeld een gifwolk of een `vuurstorm` als gevolg van snel uitstromende stromend LPG en of Propaan/Butaan dat zich over een afstand van honderden meters doen voelen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06704**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Parkstad en de regionale Brandweer Zuid Limburg. Informatie uit het rapport in geval een incident op het spoor met gevaarlijke stoffen zijn een drietal scenario`s maatgevende (vrijgekomen toxische wolk, warme BLEVE en koude BLEVE). Bij koude BLEVE zal de brandweer geen tijd hebben deze te voorkomen, zodat in dat scenario vrijwel zeker alle mensen in effectengebied zullen omkomen/gewond geraken. Ook wordt aangegeven, dat verwacht wordt dat hiermee de totale hulpverleningscapaciteit niet toereikend is voor hulpverlening aan het aantal slachtoffers. De ligging van de letaliteitgrens (overlijdensgrens) wordt aangenomen op 300 nieter uit het hart van de spoorlijn. Binnen die grens overlijden alle mensen en storten allen gebouwen in. Met betrekking tot de gedeelten van de voornoemde plandelen en waar levens gevaarlijke risico`s ontstaan, zullen de verweerders verantwoordingen moeten dragen omdat zij hebben aangegeven de onveilige bestemming te willen verwezenlijken. Het advies en voorlichting van de brandweer betreffende het voorkomen en beperken van levensgevaarlijk situaties wordt in deze niet opgevolgd.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover ‘verantwoording’ afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06705**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het natuurwaardenonderzoek toont aan dat de aan te leggen oprit meerder beschermende planten en diersoorten vernietigd. Zonder mitigerende maatregelen te treffen, dient ontheffing ingevolge de FFW te worden aangevraagd. Zolang geen ontheffing wordt verleend kan ook geen vrijstelling worden verleend.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet (tabel 1 Flora- en faunawet). De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt overigens wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling

gegeven aan het voorzorgsbeginsel. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06706**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omdat de gemeente Heerlen en Provincie Limburg (verweerders) de uitspraak van□Rechtbank Maastricht van l juli 2008 niet hebben geëerbiedigd, dient de Provincie Limburg de zienswijze van Stichting Actie Comité Ten Esschen (appellante) gegrond te verklaren.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Ten aanzien van de opmerking van reclamant dat de uitspraak van de Rechtbank Maastricht, waarbij er een onderzoeksopdracht is uitgevoerd naar het luchtkwalitetionderzoek en het akoestisch onderzoek die `vernietigend` zou zijn voor de gemeente Voerendaal, niet wordt geeerbiedigd, merken wij op dat er in het kader van het inpassingsplan nieuwe onderzoeken zijn uitgevoerd en nieuwe afwegingen hebben plaatsgevonden. Er is onder meer onderzoek gedaan naar de geluids- en luchtkwaliteitseffecten van de Buitenring. Het ontwerp inpassingsplan is gebaseerd op deze nieuwe onderzoeken, niet op de onderzoeken waarnaar reclamant verwijst. De onderzoeken waarnaar reclamant verwijst hebben in de besluitvorming dan ook geen rol gespeeld. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01128-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06707**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Actie comite Ten Esschen , Ten Esschen 39 6412PS te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In de plantoelichting staat dat ten gevolge van ontwikkelingen in de toekomst de buurtschap nog meer verkeer krijgt te verwerken. Gelet hierop, voorziet het plan niet in een oplossing maar in 100 procentuele verslechtering van leefbaarheids, gezondheid, milieu en verkeersveiligheidsproblemen. Het plan moet worden geannuleerd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **06717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zal het bedrijf van cliënt nog verder worden verkleind. Door de aanleg van de Buitenring zal cliënt een groot deel van de bedrijfsgronden voor zijn bedrijfsvoering verliezen. De levensvatbaarheid van het bedrijf komt hierdoor ernstig in het gedrang. Het kan zo zijn dat de projecten Park Hoogveld en de Buitenring los van elkaar staan, maar de bedrijfsvoering van cliënt wordt door beide projecten cumulatief getroffen. Op het niveau van het bedrijf van cliënt is er dan ook zeker een rechtstreeks verband tussen die 2 projecten. -> Hoogveld heeft betrrekking op goedkeuring bp en beroepszaak, heeft GIelkes verloren, nu heeft hij om herziening gevraagd...loopt nog. De Provincie heeft ongeveer 13 hectaren nodig van cliënt voor de aanleg van de Buitenring ter hoogte van de Hamweg in Kerkrade. Dit betreft de volledige pachtkavel op die plaats. Door de aanleg van de Buitenring zal het bedrijf van cliënt dan ook ernstig in gedrang gekomen. Als reactie op de ingediende zienswijzen heeft de Provincie contact opgenomen met cliënt. Op 4 december 2009 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen cliënt en de Provincie. In dit overleg zijn geen afspraken gemaakt tussen cliënt en Provincie. Het gesprek heeft tot niets geleid. De Provincie is tot op heden niet met een passend en concreet voorstel gekomen. Uitvoering van de aanleg van de Buitenring zal er toe leiden dat cliënt een cruciaal deel (circa 30%) van zijn bedrijfsgronden verliest, terwijl geen vervangende gronden beschikbaar komen. Dat zal ernstige en onoverkomelijke problemen voor de bedrijfsvoering veroorzaken, zeker als daarbij in ogenschouw wordt genomen dat het bedrijf in sterk verstedelijkt gebied ligt. Naar het oordeel van cliënt heeft de Provincie een inspanningsverplichting, te meer omdat het de Provincie bekend is in welke omstandigheden het bedrijf is komen te verkeren en gezien het feit dat cliënt zelf geen compensatiegronden zal kunnen verwerven. Dat de Provincie een inspanningsverplichting heeft, heeft de Provincie zelf omschreven in de Nota Zienswijzen van november 2008. De Provincie heeft naar het oordeel van cliënt nagelaten een goede en adequate oplossing te zoeken voor zijn bedrijfssituatie.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Indiener pacht gronden die zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. In dat kader zijn aankopers van de provincie in overleg met Indiener over de minnelijke ontbinding van zijn pachtovereenkomst. Dit zou uiteraard gebeuren tegen een volledige schadeloosstelling. Mocht minnelijke verwerving onverhoopt niet mogelijk zijn, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Indiener komt te verkeren in een vergelijkbare inkomenspositie. De provincie bestrijdt dat voortzetting van het bedrijf op de huidige locatie niet langer mogelijk zou zijn. Indiener onderbouwt zijn stelling ook niet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn diverse alternatieven aangedragen. Uiteindelijk is er gekozen voor de Voorkeurstracé alternatief 1.8 en 2.2. Het is voor cliënt onbegrijpelijk dat dit alternatief de voorkeur heeft. Naar het oordeel van cliënt was alternatief 2.4 het beste alternatief. Waarom uiteindetijk de keuze is gemaakt voor de alternatieven 1.8 en 2.2 is ten onrechte niet deugdelijk gemotiveerd.
Antwoord:	Bij de bepaling van het tracé voor BPL zijn meerdere alternatieven en varianten onderzocht. Op basis van de vergelijking van de te verwachten effecten voor natuur, milleu, economie en verkeer is de keuze voor het voorkeurstracé tot stand gekomen. Gedetailleerde informatie over de afweging van alternatieven en varianten is gepresenteerd in De Tracénota/MER en Het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstrace dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring zal enorme nadelige consequenties hebben voor het milieu. De verkeersintensiteit zal toenemen. Door een toename van het verkeer zal de concentratie stikstofdioxide en zwevende deeltjes toenemen. Aangezien de grenswaarden in de huidige situatie al ruim worden overschreden, is het onmogelijk dat de grenswaarden bij aanleg van de Buitenring niet wordt overschreden. Daarnaast merkt cliënt op dat op het bedrijventerrein Willem Sophia, dat op een steenworp afstand ligt van het perceel van cliënt, een mijnsteenberg is opgeworpen. Op dit bedrijventerrein wordt split afgegraven, waardoor er diverse stoffen (en ook fijn stof) vrij komen. Cliënt stelt zich op het standpunt dat bij vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan en in de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken ten onrechte geen rekening is gehouden met de stoffen die vrijkomen op dit bedrijventerrein.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de uitstoot van bedrijven is hierin opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanwezigheid van hoge natuurwaarden op en nabij het betreffende perceel biedt geen mogelijkheden om de weg aan te leggen. Het perceel wordt door diverse (beschermde) dieren gebruikt als leef- en foerageergebied. Hierbij valt te denken aan dassen, patrijzen, vossen, roeken, buizerds en korenwolven. Ook met de aanwezige (beschermde) fauna in het betreffende gebied dient rekening te worden gehouden. In het ontwerp-inpassingsplan is hier ten onrechte geen rekening mee gehouden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07159**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De realisatie van de Buitenring zal geluidsoverlast veroorzaken. Langs de Buitenring zullen geluidsschermen worden aangebracht. Naar het oordeel van cliënt zullen deze geluidsschermen niet alle geluidhinder wegnemen. Cliënt blijft zich op het standpunt stellen dat er onvoldoende waarborgen zijn gesteld om de vrees van cliënt weg te nemen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01130-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gielkens J.A.T., Heerlerbaan 232 6418CM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte stelt cliënten vast dat uit verschillende onderzoeken blijkt dat er nog aanvullend of nader onderzoek noodzakelijk is. Het ontwerp-inpassingsplan ontbeert hiermee een deugdelijke motivering omdat een aantal feiten nog niet zijn vastgesteld. Het ontwerpinpassingsplan is daarmee niet zorgvuldig genoeg voorbereid. Dit is in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. Cliënt stelt zich op het standpunt dat het ontwerp-inpassingsplan opnieuw ter inzage moet worden gelegd op het moment dat alle onderzoeken zijn afgerond en de resultaten daarvan bekend zijn. Cliënt wordt nu de mogelijkheid ontnomen om op die rapportering inhoudelijk te reageren.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	De provincie verwijst hiervoor naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06721**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06728**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01131-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06732

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01131-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06735

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan□Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch□zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp.□Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.□□
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06738**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06764**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand vandeze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06778**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01131-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01132-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06749**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Houben, Kamer van Koophandel Limburg W., Postbus 1910 5900BX te Venlo
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij, de Kamer van Koophandel Limburg en het bedrijvenplatform Buitenring Parkstad, zijn voorstanders van de Buitenring Parkstad. De Buitenring biedt een goede kans om de regio en het bestaande bedrijfsleven te versterken en nieuwe bedrijven aan te trekken.Het belang van de bedrijventerreinen is dus groot en neemt de komende jaren toe. Want dewerkgelegenheid op de bedrijventerreinen neemt toe, ondanks de daling van de van de(beroeps) bevolk ing. Dit is visueel weergegeven in onderstaande grafiek (bron: rapportage van de pilot herstructurering bedrijventerreinen Parkstad Limburg).Structuurversterkend element:De geplande Buitenring Parkstad draagt aanmerkelijk bij in het tot stand brengen van een veel eenduidiger verkeers- en stedenbouwkundige structuur voor het stedelijk gebied van de Parkstad regio. Beter voor de zakelijke en toeristische bezoekers van Parkstad en het verminderen van zoekverkeer. Maar ook biedt dit nieuwe kansen om de herkenbaarheid en concentratie van de gebouwde omgeving ten opzichte van de nieuwe Buitenring vorm te geven, zeker gezien de krimpopdracht van de regio.2x2-rijstroken en 100 km/uurWij onderschrijven de uitgangspunten van de buitenring (2 x 2 - rijstroken en de uitgangssnelheid van 100 km/uur) en zijn van mening dat deze uitgangspunten ook een vereiste zijn voor het goed functioneren van de buitenring. Dit wordt ondersteund door de conclusie van de MKBA Buitenring Parkstad, uitgevoerd door Ecorys: "Resumerend zijn de conclusies over de Buitenring positief. Het ontwerp van de Buitenring draagt hier in zeer sterke mate aan bij. De ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2x2-rijstroken over de volledige lengte, uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen en het gegeven dat de weg een nieuwe schakel is in een gebied met momenteel een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke hiërarchie, zijn daarbij cruciale elementen-"
Antwoord:	Wij onderschrijven uw standpunt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01132-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06774**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Houben, Kamer van Koophandel Limburg W., Postbus 1910 5900BX te Venlo
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Goede samenwerking nodig: bereikbaarheid tijdens de werkzaamhedenWij vragen u aandacht te hebben voor de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden voor de Buitenring. De overlast rondom de werkzaamheden kan geminimaliseerd worden door ondernemers te betrekken bij het formuleren van de eisen en wensen rondom bereikbaarheid in de aanbesteding. En voor en tijdens de aanleg structureel overleg te hebben met ondernemers over de planning en gekozen omleidingsroutes bij de wegwerkzaamheden.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.

Hoofdzienswijze: **01132-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **06781**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Houben, Kamer van Koophandel Limburg W., Postbus 1910 5900BX te Venlo
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Er zullen ook bedrijven fysiek geraakt worden door de Buitenring Parkstad en er zal sprake zijn van verkoop of mogelijk onteigening. Wij spreken onze hoop uit dat dit gebeurt in goed overleg met de ondernemers. De provincie en de gemeenten verzoeken wij dringend om ondernemers die noodgedwongen moeten verhuizen alternatieve locaties aan te bieden om de werkgelegenheid voor de regio te behouden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt is woonachtig op het adres Nieuwenhagerheidestraat 35 te Landgraaf. Als gevolg van realisatie van de BPL komt onderhavige locatie bekneld te liggen tussen de hoofdrijbaan en de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat. Het in eigendom van cliënt zijnde kadastrale perceel wordt daarbij in tweeën geknipt en een deel is door u benodigd om de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat te kunnen realiseren. Navolgende figuur maakt dit inzichtelijk. Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie. Het deel van het perceel dat wordt losgeknipt van de woning heeft als gevolg hiervan nagenoeg geen waarde meer: de huidige tuin ter plekke is straks slechts een stuk onbruikbare grond gelegen tussen de op- en afritten naar de Vogelzankweg en de Nieuwenhagerheidestraat. Gevolg van bovenstaande is dat de woning op circa 25% van het huidige grondbeslag komt te liggen. Ten gevolge daarvan zal ook de waarde van de woning sterk kelderen. Nadere bestudering van de stukken leert verder het navolgende. In deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, is op pagina 37 tabel 3.11 opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van te amoveren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Tot grote verbazing van cliënt wordt (onder andere) zijn woning aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 genoemd in deze tabel. Deze verbazing is des te groter omdat de provincie Limburg cliënt enkel via een schrijven d.d. 25 juni 2010 van RCL B.V., de namens uw provincie optredende verwerver, geïnformeerd is over het feit dat `mogelijk een (deel van) zijn eigendom benodigd is` in het kader van de procedure. Het feit dat dit schrijven een week na publicatie van de nu ter visie liggende stukken door cliënt is ontvangen én dat vervolgens met cliënt nog geen contact is opgenomen, terwijl in voornoemde brief is aangekondigd dat `binnen enkele weken` contact met hem zou worden opgenomen, wordt door cliënt als uiterst merkwaardig geacht. Zeker nu uit de ter visie liggende stukken blijkt dat niet `een deel` van zijn eigendom is benodigd, echter de volledige locatie. Ik ben overigens van mening dat, mocht door u niet overgegaan worden tot aankoop van onderhavige locatie, sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is. Op dat punt deel ik de opvattingen zoals in deelrapport 10A gemeld. Gelet op vorenstaande concludeert cliënt dat er sprake zal zijn van een onleefbare situatie in zijn woning en tuin aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 als gevolg van de realisatie van de BPL. Ik verzoek u dan ook nadrukkelijk namens cliënt om adequate acties te ondernemen omtrent hetgeen is opgenomen in het akoestische onderzoek (het amoveren van Nieuwenhagerheidestraat 35) en in overleg te treden over een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet. Tijdens de 3 tot 4 jaar durende bouwfase wordt onderhavige locatie omringd door diverse in de directe nabijheid te verrichten sloopwerkzaamheden en reconstructies.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nadere bestudering van de stukken leert verder het navolgende. In deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, is op pagina 37 tabel 3.11 opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van te amoveren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Tot grote verbazing van cliënt wordt (onder andere) zijn woning aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 genoemd in deze tabel. Deze verbazing is des te groter omdat de provincie Limburg cliënt enkel via een schrijven d.d. 25 juni 2010 van RCL B.V., de namens uw provincie optredende verwerver, geïnformeerd is over het feit dat `mogelijk een (deel van) zijn eigendom benodigd is` in het kader van de procedure. Het feit dat dit schrijven een week na publicatie van de nu ter visie liggende stukken door cliënt is ontvangen én dat vervolgens met cliënt nog geen contact is opgenomen, terwijl in voornoemde brief is aangekondigd dat `binnen enkele weken` contact met hem zou worden opgenomen, wordt door cliënt als uiterst merkwaardig geacht. Zeker nu uit de ter visie liggende stukken blijkt dat niet `een deel` van zijn eigendom is benodigd, echter de volledige locatie. Ik ben overigens van mening dat, mocht door u niet overgegaan worden tot aankoop van onderhavige locatie, sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is. Op dat punt deel ik de opvattingen zoals in deelrapport 10A gemeld. Gelet op vorenstaande concludeert cliënt dat er sprake zal zijn van een onleefbare situatie in zijn woning en tuin aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 als gevolg van de realisatie van de BPL. Ik verzoek u dan ook nadrukkelijk namens cliënt om adequate acties te ondernemen omtrent hetgeen is opgenomen in het akoestische onderzoek (het amoveren van Nieuwenhagerheidestraat 35) en in overleg te treden over een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestische rekenmodel met betrekking tot de BPL is de woning van cliënt aan de Nieuwenhageheidestraat 35 te Landgraaf niet opgenomen en zal derhalve niet in de noodzakelijke (en wettelijk vereiste) akoestische maatregelen worden voorzien. Naast een akoestisch onacceptabele situatie impliceert het nakomen van hetgeen aangegeven in tabel 3.11 van het akoestische onderzoek ook op andere vlakken een slecht woon- een leefklimaat voor cliënt na realisering van de BPL: - 24 uur per dag en 365 dagen jaar zal de locatie van cliënt van alle kanten bestookt worden met afremmende, stilstaande, weer optrekkende en over de autoweg snellende automobilisten.
Antwoord:	Het PIP wordt op dit punt aangepast: Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06737**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tijdens de 3 tot 4 jaar durende bouwfase wordt onderhavige locatie omringd door diverse in de directe nabijheid te verrichten sloopwerkzaamheden en reconstructies.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er is sprake van een verslechterende luchtkwaliteit ter plekke van de woning van cliënt, als gevolg van uitlaatgassen, fijnstof en het onderhoud van de afrit.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het verkeer dat gebruik maakt van de BPL zal de woning van cliënt blootgesteld worden aan trillingen hetgeen de bouwkundige staat niet bevorderd.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest voor zwerfvuil dat achteloos door automobilisten wordt weggegooid.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt zal zijn woning in de nieuwe situatie enkel via omwegen kunnen bereiken.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Er zal sprake zijn van een sterke waardevermindering van het onroerende goed.□□Ondanks het hierbij aangedragen alternatief zal, bij het niet overgaan tot aankoop van onderhavig object door u, er als gevolg van het realiseren van de BPL sprake zijn van behoorlijke waardedaling van het onroerend goed van cliënt, die deze waardedaling dan op adequate wijze vergoed wenst te zien.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval u onverhoopt alsnog niet overgaat tot het amoveren van onderhavige locatie, vraag ik u namens cliënt uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/wooncluster wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01133-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06768

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger□kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06772**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. De benodigde stukken hebben gedurende de voorgeschreven termijn ter inzage gelegen. In aanvulling daarop zijn op 2 en 3 juli informatiemarkten georganiseerd, waar belangstellenden vragen hebben kunnen stellen en informatie hebben kunnen inwinnen. Dat deze informatiemarkten hebben plaatsgevonden tijdens de termijn van terinzagelegging, doet aan die termijn niet af. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.http://www.buitenringnee.nl/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=48&Itemid=60
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06777**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01133-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06785

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01133-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06786

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (1 januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nernen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. U trekt de haalbaarheid van openstelling van de BPL op 1 januari 2015 in twijfel. Wij zijn echter van mening dat openstelling per die datum nog steeds haalbaar is ondanks de in uw zienswijze geschetste risico`s. In de planning hebben wij deze risico`s ingecalculeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01133-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06791**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01133-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06792

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Haan L.P.J., Nieuwenhagerheidestraat 35 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter Mn ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01134-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06755

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut on noodzaak aanleg Buitenring Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn- niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01134-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Daarnaast stel ik grote vraagtekens bij de uitgevoerde Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). In deze MKBA wordt een maatschappelijke winst van ca 10% genoemd. Lijkt mij zeer schamel gezien het feit dat de provincie zelf een kostenoverschrijding verwacht van +/- 40%. Daarnaast is in de MKBA niet eens rekening gehouden met de meerkosten die gemeenten moeten maken om de bestaande infrastructuur aan te laten sluiten op de BPL Al met al vraag ik mij af of er inderdaad over een winstgevendheid gesproken kan worden.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. De kosten van noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01134-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel□onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. Hiervoor refereer ik aan een passage in het "Deelrapport 1 Tracenota /MER aansluiting Nuth" paragraaf 7.1.2 verkeersafwikkeling (pag 89 e.v.).□Bij de omgeving "Hellebroek" wordt het volgende vermeldt:□"Door de ligging van de nieuwe aansluiting aan de noordzijde van Nuth is een kleine toename van intensiteiten te zien op de infrastructuren ten zuiden van Nuth... Bij beide alternatieven blijft de ICwaarde□op de Hellebroek onderde 0,6."□27/07 2010 09:17 FAÏ 0455795055 LOYALïA O&I ©003□0455795055□Met alle respect, dit is niet serieus te nemen.□Uit het deelrapport blijkt dat in de variant MMA de verkeersintensiteit in planjaar 2025□toeneemt van 1500 (autonoom) naar 5600 (MMA). Dit is een stijging van ruim 375%. Dit wil en□kan ik niet een kleine toename noemen.□De IC-waarde op de Hellebroek zou onder de 0.6 blijven.□Dit is een afgeleide van de IC-plots vanuit het toegepaste verkeersmodel. Bedoeling is om□hiermee een graadmeter te creëren om de berekende intensiteit te vergelijken met de□theoretische capaciteit van het wegvlak waarbij:□0.8-1.0 ->congestie in de spits□> 10 -^ernstige congestie in de spits□>1.2 ->emstige congestie in en buiten de spits.□Uit de meetwaarde voor hellebroek (IC waarde=0.6) kan ik niet anders dan vaststellen dat het□gehanteerde verkeersmodel ten aanzien van de verkeerssituatie in Hellebroek de plank□volledig misslaat□In het kader van het "Verkeersveiligheidsplan gemeente Nuth" en het `Invoeringsplan 30km/u□gsbieden" zijn er door de gemeente Nuth talrijke metingen van de verkeersintensiteit verricht en steevast was de conclusie dat het wegvak de intensiteit niet aankon, (scheuren in huizen verkeersveiligheid ed). Deze metingen hebben de gemeente doen besluiten om een aantal maatregelen toe te passen waaronder :□-het plaatsen van wegversmalling bloembakken□-verbod vrachtauto`s (muv bestemmngsverkeer)□-verkeersdrempels□-instellen 30km zone□Omdat de genoemde maatregelen nog steeds niet resulteerden in een afname van reeds□bestaande siuipverkeer heeft de gemeente als mogelijke oplossing een knip in het wegvak□overweegt (richting Hoensbroek) geopperd.□Advies: Kijk ter plaatse of het wegvak hellebroek (ca 3 meter breed) een□verkeersintensiteit aan kan van 5600 voertuigen en constateer dat dit niet het geval is.□Indien de buitenring er in de huidige vorm er toch komt, moet er voor het wegvak□Hellebroek een knip aangebracht worden richting Hoensbroek (bereikbaarheid per fiets□instant houden).□Verkeersveiligheid□Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor het verkeersonveiliger maken van een gedeelte van het bestaande wegennet. Zie het "Verkeersveiligheidsplan gemeente NutrT. In dit plan wordt ook aandacht geschonken aan het thema "Onderwijsverkeer". Het wegvak Hellebroek vormt□een belangrijk onderdeel voor schoolroutes (scholieren nuth en omstreken naar onderwijs in Heerlen/Hoensbroek). Een toename van de verkeersintensiteit (met name in de spits) zal de veiligheid van deze scholieren onverantwoord in gevaar brengen.□Geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een forse toename (375%) van het sluipverkeer in hellebroek. Als bewoner/huiseigenaar zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt, de geluidsoverlast zal meer dan 50% toenemen en zal een nader onderzoek vergen.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. □□ Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek ‘locatiespecifieke toelichting’, onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. □Met een ‘selected link analyse’ voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. □□Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. □ De woonkern Hellebroek is gesitueerd buiten de wettelijke geluidszone van 400 meter van

de BPL zodat ervan kan worden uitgegaan dat daar geen onaanvaardbare geluidbelasting vanweg de BPL zal optreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01134-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06765

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof)□De toename van verkeersbewegingen (toename van 375%) leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor onze gezondheid. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01134-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06770

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Daamen R.F.A., Hellebroek 91 6361AB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning□De toename van het sluipverkeer door Hellebroek door de aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Voorheen was Hellebroek een rustige buurt waar de verkeersintensiteit redelijk laag was. □Reeds door de veranderde verkeerssituatie rondom de oprit van de A76 valt er een enorme toename van sluipverkeer te bespeuren. Daarbovenop een toename van 375% is natuurlijk funest voor de woonbeleving c.q. waarde voor de woningen te Hellebroek.□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06790**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënt op te merken dat hij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd- Dit roept bij cliënt de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingspian binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de Informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Advlseures, ES ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. BfJ de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënt kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen, Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstrucluur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënt is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tol een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt dient voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Bultenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Eert zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt Bovendien, zo stelt□cHent, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om boven genoemd e problemen mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan In te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken

toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01136-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07024

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS d.d. juni j.l., wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het`Achtergronddocument Verkeer behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd:□□pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisie legging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ □□ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging□Bij het opstelten van een inpassingsplan dienen alte refevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Client krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat namelijk de komst van Buitenrlng is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënt leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpsssingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënt -mocht de Buitenring er al moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1 - rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dal GS van mening Is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus Is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake Is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe Is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring " zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties" Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. De^e afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer slaat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhoudirig. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënt niet anders dan condüderen dat de aanleg van de Buiténring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstryctuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeerssiructuur. Deze stelllngname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stelt cliënt dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer1 geeft GS aan dat de Buiténring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buiténring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buiténring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobfllteltsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanieg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaBseren van de huidige verkeersstmctuur en reconstructie van de huidige infrastructuur Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt verder op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hferbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen achter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april

2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01136-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07037

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Dorotheagracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Dorotheagracht.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmflieu. Client stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Client stelt dat het alternatief via de Tunnelweg geschikter is dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cisent betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze- Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/ luchtverontreiniging□Client verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State Is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaap verstoring en verstoring var de dagelijkse activiteiten, als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stress- hormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische□aandoeningen. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze getuidsmuur Bovendien vreest dient door de situering van de gelutdsmuur dat deze eerder zal telden tot meer dan minder geluidsoverlast. Ook zal cliënt worden beperkt in de□mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	hormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS ts veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarden dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Client stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07044**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cüënt stellig verworpen Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zat gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Client woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Ten slotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Client stelt verder dat GS bij haaronderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland td betaald dient te worden, zal het rijden over de Buiténring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer.
Antwoord:	In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruiW waardevermindering woning De aanleg van de Buiténring leidt tot een forse waardedaling van de woning van dient. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van dient langsrijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01136-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome M., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-inpassingspian Buitenring Parkstad Limburg berust op onjuiste en ondeugdelijke gronden. Ik verzoek u het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe overgaat, het plan gewijzigd vast te stellen met inachtneming van bovengenoemde bezwaren van cliënt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06793**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01137-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06796

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met□`beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.□□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06832**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. □Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.□□
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06838**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01137-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06850

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01137-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06853

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een□bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06857**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06861**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06862**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01137-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06863**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt houdt als belegging een perceel kadastraal bekend gemeente Nuth - sectie C - nummer 1837 ter grootte van 8.780 m2. Het betreffende perceel is op basis van kortdurende pachtovereenkomsten verpacht. Cliënt heeft bewust gekozen voor een kortdurende verpachting in verband met het feit dat er - gelet op de ligging in de directe nabijheid van belangrijke verkeersaders en bedrijfsterreinen - een niet-agrarische bestemming wordt verwacht. Uwerzijds krijgt het perceel door de komst van de BPL de bestemming `Verkeer` en `Agrarisch met Waarden`. De in het kader van de BPL aan de gronden van cliënt toegedachte bestemmingen betekenen een forse waardedaling van het betreffend perceel. Cliënt ziet daardoor zijn pensioen `in rook opgaan`. De aankoper namens de provincie heeft inmiddels een bod neergelegd van € 6,-/m2 voor het betreffende perceel en daarbij aangegeven dat cliënt daar verschrikkelijk blij mee moest zijn. Een dergelijke `superprijs` zou hij van niemand meer kunnen ontvangen. Dit laatste zou best wel eens waar kunnen zijn, doch vanuit het perspectief van cliënt bezien betekent dit een enorme afwaardering van zijn bezit. In het BPL wordt niet alleen de bestemming `Verkeer` doch ook de bestemming `Agrarisch met Waarden` aan het perceel toegekend. Cliënt staat voor dat bij een transactie `alles of niets` geldt. Namens cliënt verzoek ik u derhalve ingeval u het BPL ongewijzigd vast stelt over te gaan tot gehele aankoop, waarbij tevens afdoende recht wordt gedaan aan de verwachtingswaarde van het betreffende perceel.
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01141-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06817

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger□kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. akkk LAoorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van het inpassingsplan zijn diverse (leefbaarheids)onderzoeken verricht, gebaseerd op actuele wet- en regelgeving en vigerend beleid, ook met betrekking tot de betreffende locatie. De vigerende bestemming ter plaatse is agrarisch met landschappelijke waarden, geen woonbestemming. Derhalve is het gestelde ten aanzien van mitigatie of compensatie van negatieve effecten op het woon- en leefklimaat hier niet van toepassing. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit ler door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06840**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01141-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06843**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Spaetgens M.G.F., Grindakker 4 6176JC te Spaubeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit`in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01144-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik woon in Schinnen in de Stationsstraat. Uit de plannen is voor mij niet duidelijk welke invloed de voorgestelde aanleg van de buitenring heeft op het aantal voertuigen dat door mijn straat gaat. Neemt dit aantal af? Hoeveel voertuigen zijn dit nu en hoeveel na de aanleg van de buitenring.
Antwoord:	Volgens het gehanteerde verkeersmodel reden in de Stationsstraat in Schinnen in 2004 ca. 12.000 mvt/etmaal. Volgens de prognose van het verkeersmodel zou dit aantal groeien tot ca. 12.500 mvt/etmaal in 2025 indien er geen Buitenring zou worden aangelegd en de aansluiting op de A76 ongewijzigd zou blijven. Na aanleg van de Buitenring daalt de intensiteit in de Stationsstraat echter volgens de prognose van het verkeersmodel tot ca. 8.500 mvt/etmaal. De Buitenring en de nieuwe aansluiting op de A76 zorgen dus voor een forse afname van het verkeer in uw straat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01144-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het gebied achter mijn woning zijn door de buitenring een verkeersplein en en nieuwe op- en afritten voor de A76 gepland. Het verkeer van de A76 dat nu van de op- en afritten in Nuth en Schinnen gebruik maakt gaat na het realiseren van de buitenring alleen nog maar van deze verkeerspleinen en toegangswegen gebruik maken. Ik verwacht dat dit een forse toename van geluid oplevert. Graag wil ik weten of hiervoor berekening zijn uitgevoerd en wat deze hebben opgeleverd.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01144-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Na de realisering van de buitenring vervallen de op- en afritten in Schinnen. !n de huidige situatie hoeven voertuigen op de A76 die vanaf Heerlen naar Schinnen rijden niet onder de brug van de A76 te rijden. Ook voertuigen uit Schinnen die richting Eindhoven gaan hoeven niet onder de brug van de A76 te rijden. In de nieuwe situatie moet echter alle verkeer uit Schinnen dat de A76 op gaat (beide richtingen) bij de Nutherweg/ Nagelbeek onder de brug door. Dit geldt ook voor alle verkeer dat van de A76 afkomt (beide richtingen) en naar Schinnen gaat. Hierdoor ontstaat bij de brug een forse toename van verkeer. Bovendien is de situatie bij de brug nu al gevaarlijk omdat de bochten zo haaks zijn dat auto`s moeilijk langs elkaar door kunnen rijden. Voor vrachtauto`s is het nu al niet mogelijk zijn elkaar daar te passeren. Bovendien ligt bij dit kruispunt een tankstation waar regelmatig internationaal vrachtverkeer gaat tanken. Als het druk is blijven de (vracht)auto`s op de straat staan wachten tot er plek is bij het tankstation. Dit levert gevaarlijke situaties op. Ook voor fietsers en voetgangers wordt dit nu al onoverzichtelijke kruispunt nog gevaarlijker. Hoe denken jullie deze problematiek op te lossen.
Antwoord:	Hoewel de verkeersintensiteit onder het viaduct van de A76 zal toenemen, zal er een rustiger wegbeeld ontstaan na uitvoering van de plannen. DIt is het gevolg van het verwijderen van de op-/afritten van de A76, waardoor er hier geen kruisende verkeersbewegingen meer zullen plaatsvinden. Verkeer rijdt dus langs elkaar heen en weer in twee richtingen. Bovendien vindt er een afname plaats van de verkeersintensiteiten op de aangrenzende Stationsstraat. Dit komt tevens ten goede aan de vekeerveiligheid voor fietsers en voetgangers. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01144-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de concentratie van verkeer op de verkeerspleinen en toegangswegen tussen Schinnen en Nuth verwacht ik dat de concentratie van fijnstoffen, die schadelijk zijn voor de gezondheid, in mijn woonomgeving fors zal toenemen. Graag wil ik vernemen of dit aandachtspunt is onderzocht en wat de verwachtingen op dit punt na de realisatie van de buitenring zijn.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt is woonachtig op het adres Hamstraat 167 te Kerkrade. Cliënt is met zijn gezin woonachtig op dit adres. Tevens wordt aldaar hobbymatig een autogarage/timmerwerkplaats geëxploiteerd. Als gevolg van realisatie van de BPL wordt het pand van cliënt weg bestemd. De aankoopgesprekken met betrekking tot het bij cliënt in eigendom zijnde object verkeren reeds geruime tijd in een impasse. Door de aankoper van de provincie zijn opmerkingen gemaakt omtrent de kwaliteit van het object en de daarbij behorende prijsstelling waardoor de relatie tussen cliënt en aankoper is verstoord. Cliënt ervaart de opvattingen van aankoper als een miskenning van zijn bezit en de door hem en zijn gezin gebezigde activiteiten. Ik wil u daarom namens cliënt oproepen om de onderhandelingen thans voortvarend op te pakken met een nieuw team van aankopers namens de provincie. Insteek daarbij dient te zijn dat er op zo kort mogelijke termijn een verkooptransactie tot stand komt waardoor cliënt in de gelegenheid wordt gesteld een tenminste vergelijkbaar object aan te kopen waarbij op basis van de systematiek van de Onteigeningswet wordt gehandeld. Voldoende aandacht dient daarbij te worden besteed aan de financiële draagkracht van cliënt alsook de problematiek rondom de gebezigde activiteiten. Het mag duidelijk zijn dat de nodige haast is geboden nu blijkbaar uwerzijds de ambitie aanwezig is om vanaf juli 2011 de slopershamer op de Hamstraat te gaan hanteren. Ervan uitgaande dat in onderhavige situatie daadwerkelijk tot uitkoop en verplaatsing wordt gekomen, blijven aspecten als geluid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid en verkeersveiligheid thans buiten beschouwing gelaten. Mocht om welke reden dan ook de verplaatsing geen doorgang vinden, behoud ik mij namens cliënt het recht voor om in het verdere verloop van deze procedure alsnog op deze punten een zienswijze in te dienen en/of beroep in te stellen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Op verzoek van Indiener zal een nieuw team van onderhandelaars worden ingezet om zodoende vanuit een nieuwe start de onderhandelingen weer op te pakken. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01145-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06869

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger□kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06872**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Deze bestemming wordt op de gronden van cliënt voorzien. Cliënt stelt zich daarom de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter verwerving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01145-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Dinjens J.J.A., Hamstraat 167 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden.□U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de veranderingen in de samenleving:□□- Krimp en dus minder verkeer□- De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde□- De alternatieven aangedragen in de voorrondes□- Kosten in een tijd van bezuinigingen□- De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn.□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang. Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebiedvergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06899**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc.. Kortom u gebruikt een volzin zonder paktijk kennis.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06901**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met□werk en groen. □
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming□verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.□
Antwoord:	Het oplossen van bestaande knelpunten in kernen, die bestaan doordat de verkeerssituatie niet is aangepast aan de aangelegen voorzieningen, is een taak van de gemeentelijke overheid. De Buitenring draagt wel bij aan de mogelijkheden deze specifieke knelpunten op te pakken. Doordat het verkeer gebruik gaat maken van de Buitenring wordt het onderliggende wegennet voor een groot deel rustiger. Dit biedt kansen voor de wegbeheerders om de weginrichting aan te passen aan de functies die aan de wegen gelegen zijn. □In het geval van de specifiek genoemde locaties in de gemeente Brunssum zijn de volgende zaken van belang. De AFCENT is in de toekomst bijna direct ontsloten op de Buitenring (via een aansluiting bij de Kranenpool) en belast daardoor het onderliggende wegennet minder. Op het bodemplein en de Prins Hendriklaan nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Buitenring fors af. Mogelijke knelpunten op deze wegen worden daardoor al verminderd. De verkeerssituatie rondom de school aan de Amstenraderweg verbeterd gedeeltelijk ook. De Amstenraderweg en de Patersweg worden beide rustiger. Daar staat wel een verkeerstoename op de Akerstraat Noord en de kruising van deze weg met de Patersstraat tegenover.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren. Meer dan 300 miljoen geld van de burger stelen voor 5 minuten winst? Waar bent u mee bezig zeker als je weet dat de weg die van Kerkrade, landgraaf naar Brunssum loopt nooit vol is en snelle doorstroming kent behalve dan met pinkpop 1x per jaar.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dat de Tracenota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. is een schandaal! Op de paginas 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	□□ □ Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het□toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extras aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg.□Bij het verbeteren van de interne bereikbaarheid, verbeteren van de externe bereikbaarheid en versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling. Bij versterking van de toeristisch-recreatieve sector□heeft men het enkel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland? Wordt hij groen geverfd of zo? Wordt het een levend spookhuis? Gaan we nu een autosnelweg verkopen als iets unieks nog nooit vertoond, wat een larie.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd.□□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 01146-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06918

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01146-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06919

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de onderbouwing van 2x2 rijstroken stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het trace uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt op de pagina 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten genoemd. Slechts een van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06922**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een niets zeggende onderbouwing. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km per uur wordt afgezet tegenover een trace met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80 km per uur is vreemd, niet logisch en niet consequent. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Een trace met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km per uur, maar wel ongelijkvloerse kruisingen was ook marginaal effectief geweest dus een goedkoper alternatief met dezelfde slechte uitkomst.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In totaal 315 miljoen euro valt er te verdienen voor de wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01146-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen D.W.M.J., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gedupeerde van de Awacs overlast en door de Raad van State in gelijk gestelde burger wijs ik u op de uitspraken over geluid in die zittingen! De hoge schermen, korte ligging bij woningen en wijken zal het geluid dus vergroten, waarmee u handelt in strijd met de beslissing van de Raad van State en in strijd met gezondheidsbelang.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06891**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01147-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06894

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06900**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06903**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06907**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met□`beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.□□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06941**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen□Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist.□Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.□Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld. □ □□
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06952**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06953**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.□□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01147-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06955**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt exploiteert een akkerbouwbedrijf en is onder meer eigenaar van twee stukken grond gelegen aan de Vogelzankweg te Landgraaf. Voor één van de stukken grond vigeert momenteel op grond van het bestemmingsplan `Parkheide / Waubach Noord` van de gemeente Langraaf de bestemming `Woondoeleinden, uit te werken`. Voor het deel in eigendom van cliënt bestaat de mogelijkheid om op grond van deze bestemming circa 30 woningen te realiseren. Voor het overige stuk grond, gelegen direct aangrenzend aan zijn woonadres, vigeert de bestemming `Agrarisch`. Het deel gelegen langs de Vogelzankweg is aangeduid met een `wijzigingsbevoegdheid woondoeleinden`. De bij cliënt in eigendom zijnde gronden zijn hierna ingetekend op een uitsnede van de verbeelding van het ontwerp inpassingsplan. Nu de BPL op amper 100 meter komt te liggen van het perceel in eigendom van cliënt alwaar een uit te werken bestemming `Woondoeleinden` op ligt, wordt het daadwerkelijk kunnen realiseren van woningen ter plekke belemmerd. Dit aspect wordt sterk vergroot door de bestemming `Verkeer` en dubbelbestemming `Leiding - Leidingenstrook` waarvoor veiligheidsafstanden gelden. Daarnaast speelt dat ook de waarde van de gronden voor de bestemming `Agrarisch` met een wijzigingsbevoegdheid naar `Woondoeleinden` vigeert zal dalen als gevolg van de beoogde aansluiting van de BPL op de Vogelzankweg. Overigens is daartoe een deel van de bij cliënt in eigendom zijnde gronden door u benodigd voor de realisatie van de BPL. Kortom, door de uwerzijds gepresenteerde plannen worden de bij cliënt in eigendom zijnde percelen aanzienlijk minder waard. Dit punt klemt temeer nu op het perceel met de wijzigingsbevoegdheid cliënt voornemens is om een tweetal woningen te bouwen voor hem en zijn familieleden. Hij ziet daarmee zijn plannen in rook opgaan. Ik verzoek u het geplande verkeers- en/of leidingentracé om de voormalige zuivering te laten vervallen en voor zover nodig deze aanpalend aan de BPL te situeren.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Een deel van de gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren. Aan het verzoek van Indiener kan niet tegemoet worden gekomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in de Vogelzankweg. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Cliënt is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoek alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u namens cliënt deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van de woning van cliënt komt. Daarmee geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om de woonomgeving van cliënt. Cliënt is overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij zijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen. Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van de woning van cliënt wordt gerealiseerd, zal de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Cliënt heeft begrepen dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zeer sterk toenemen. Cliënt heeft begrepen dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal cliënt geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij zijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan cliënt aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u namens cliënt uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/wooncluster wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	Het voorstel in de zienswijze laat geen nieuwe aansluiting aan de westzijde van de Buitenring zien. Voor de bewoners die aan de westzijde wonen, betekent dit veel omrijden om op de Buitenring te kunnen komen. Langere reistijden, meer geluidsoverlast, meer verontreiniging en mogelijk meer filevorming tot gevolg. Dit voorstel acht de Provincie om minder wenselijk dan het ontwerp in het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ondanks het hiervoor aangedragen alternatief zal er als gevolg van het realiseren van de BPL sprake zijn van behoorlijke waardedaling van het onroerend goed van cliënt, die deze waardedaling op adequate wijze vergoed wenst te zien.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd□worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken,□onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project□als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel□zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is□afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en□bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger□kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.□Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-ümburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat□Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen□leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. □ Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL, Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter verwerving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01148-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Schulteis J.H.J.M., Vogelzankweg 51 6374AC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit`in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt is woonachtig op het adres Nieuwenhagerheidestraat 33 te Landgraaf. Als gevolg van realisatie van de BPL komt onderhavige locatie bekneld te liggen tussen de hoofdrijbaan en de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat. Het in eigendom van cliënt zijnde kadastrale perceel wordt daarbij in tweeën geknipt en een deel is door u benodigd om de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat te kunnen realiseren. Overigens is tevens een zeer beperkt deel van het eigendom van cliënt door u benodigd om de ontsluiting op de Vogelzankweg te kunnen realiseren. Navolgende figuur maakt dit inzichtelijk. Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie. Het deel van het perceel dat wordt losgeknipt van de woning heeft als gevolg hiervan nagenoeg geen waarde meer: de huidige tuin ter plekke is straks slechts een stuk onbruikbare grond gelegen tussen de op- en afritten naar de Vogelzankweg en de Nieuwenhagerheidestraat. Gevolg van bovenstaande is dat de woning op circa 35% van het huidige grondbeslag komt te liggen. Ten gevolge daarvan zal ook de waarde van de woning sterk kelderen. Ik ben van mening dat in onderhavige situatie sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01149-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07076

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Overigens merkt cliënt het navolgende op. In het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat de woningen aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 en 49 worden geamoveerd, alsook de huisnummers 13 en 15. Het bevreemdt cliënt dat zijn woning niet in dit rijtje wordt genoemd, mede gelet op het feit dat voor cliënt een identieke situatie aan de orde is als naastgelegen pand met huisnummer 35: een tweesplitsing van het kadastrale eigendom en een intensief bereden op- en afrit in de achtertuin. Bovendien is het vreemd dat de huisnummers 13 en 15 wel op de lijst staan om te worden geamoveerd, terwijl de huisnummers 17 tot en met 25 niet worden gesloopt ondanks dat deze (net als nummer 13 en 15) pal zijn gelegen onder het wegtracé en worden `weg bestemd`. Bovenstaande ondersteunt cliënts opvatting dat het totale object door u dient te worden aangekocht. Overigens is vanuit de provincie Limburg mondeling kenbaar gemaakt dat wordt beoogd om het pand aan te kopen. Onduidelijk daarbij blijft óf de aankoop zal plaatsvinden op basis van de systematiek van de Onteigeningswet en of de aankoop ook doorgang zal vinden indien niet alle bewoners binnen het woonblok (huisnummers 9 t/m 35) hun huis vrijwillig willen verkopen. Kortom, cliënt wenst klip en klaar van u te vernemen of daadwerkelijk tot aankoop op basis van genoemde systematiek wordt overgegaan. Het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan biedt daar in ieder geval geen enkele planologisch-juridische zekerheid toe.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01149-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07080

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval u onverhoopt alsnog niet overgaat tot het amoveren van onderhavige locatie, vraag ik u namens cliënt uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/wooncluster wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen. Ondanks het hierbij aangedragen alternatief zal, bij het niet overgaan tot aankoop van onderhavig object door u, er als gevolg van het realiseren van de BPL sprake zijn van behoorlijke waardedaling van het onroerend goed van cliënt, die deze waardedaling dan op adequate wijze vergoed wenst te zien.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07083**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd□worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken,□onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project□als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel□zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het□zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01149-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07086

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om□alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een□`overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger□kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke□situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen□(SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij□behorende (hoofdfuncties en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet□geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de□orde kan zijn.□Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt,□stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid□(en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat□feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-ümburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat□Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen□leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt□door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de□verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande□akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de□belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd□met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat□voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is.□Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze□effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen□alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01149-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Kool H.A., Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01150-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06960

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06969**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.□□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01150-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06980

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01150-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 06982

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan□Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch□zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp.□Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.□ □
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluiting moet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **06998**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.□□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07005**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen`□(pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01150-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delahaye J.P.M.A., Geitenweg 1 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De nutsvoorzieningen bij Naanhof moeten verlegd worden. Reclamant heeft nu geen kabel en geen gas. Als er toch verlegd moet worden zou reclamant het op prijs stellen als hij gelijktijdig ook op het netwerk wordt aangesloten.
Antwoord:	Het realiseren van huisaansluitingen voor nutsvoorzieningen behoort niet tot de taken van de Provincie. Woning van betrokkene ligt tevens buiten de projectgrenzen van Buitenring Parkstad. Uiteraard kan betrokkene zelf een verzoek om aansluiting indienen bij de netwerkbeheerder.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delahaye J.P.M.A., Geitenweg 1 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant maakt zich zorgen of hulpdiensten wel tijdig zijn huis kunnen bereiken onder deze omstandigheden. Regelmatig wordt door kwajongens brandjes gestoken in het bos (Kathagerbeemden) achter ons en de brandweer heeft nu al moeite tijdig deze plek te bereiken.
Antwoord:	Hulpdiensten kunnen via de rotonde op de Van Eijnattenweg over het bestaande viaduct de Geiteweg en Geitebeemderweg bereiken. Bij calamiteiten kunnen hulpdiensten daarnaast gebruik maken van het parallelle fietspad langs de BPL, waardoor het gebied ook vanuit Hoensbroek bereikbaar is. De bereikbaarheid van de Geitenweg en Geitebeemderweg voor hulpdiensten is daardoor gewaarborgtVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01151-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Delahaye J.P.M.A., Geitenweg 1 6361HL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reclamant vraagt zich af het fietspad bij Kathagen zo breed gemaakt kan worden dat autos er onder door kunnen (bestemmingsverkeer). Wordt drt niet aangepast dan leidt dit er toe dat reclamant veel moet omrijden (2 km) om een bestemming te bereiken die 300 mtr verderop ligt. Het gaat ook om het verkeer naar school, 4 maal per dag op en neer
Antwoord:	Het fietstunneltje bij Kathagen geschikt maken voor bestemmingsverkeer zal zorgen voor een aantrekkelijke sluiproute voor verkeer tussen Nuth en Vaesrade dat gebruik dient te maken van de verbindingslus naast de Buitenring. Binnen het beperkte ruimtebeslag rondom de fietstunnel is het niet mogelijk een verkeersveilige oplossing te bieden om een dergelijke verkeersstroom af te wikkelen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□ □
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad

Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01152-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07074

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07077**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog□op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01152-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07112

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01152-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07113

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenscahppelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Het aspect externe veiligheid is voldoende afgedekt om het ruimtelijke besluit in procedure te brengen. In de onderstaande alinea's wordt dit nader toegelicht. Het groepsrisico moet verantwoord worden bij de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010). De Brandweer Zuid-Limburg heeft op 27 juni 2010 een advies per post verstuurd over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt dit advies mee in de verantwoording van het groepsrisico als het beslissingsbevoegd gezag voor het provinciaal inpassingsplan. Voor het onderzoek naar externe veiligheid zijn de externe veiligheidsrisico's van belang als gevolg van de verleggingen van hogedruk aardgasleidingen. Om deze reden wordt het plaatsgebonden risico en groepsrisico berekend van de te verleggen hogedruk aardgasleidingen. Voor de plaatsgebonden risico 10-6 contour geldt een harde grenswaarde op basis van de vigerende wetgeving. Binnen deze risicocontour mogen in beginsel geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn. De Nederlandse Gasunie NV. heeft verder de garantie gegeven dat de plaatsgebonden risico 10-6 contour van de verlegde hogedruk aardgasleidingen niet buiten de belemmeringenstrook zal liggen. In het ontwerp-Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (2009; pagina 15) is tevens de eis opgenomen dat nieuwe buisleidingen zodaning aangelegd moeten worden conform de best beschikbare technieken dat de plaatsgebonden risico 10-6 contour zo veel mogelijk binnen de belemmeringenstrook komt te liggen. Zoals aangegeven op pagina vijf van het ontwerp-Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen moet de belemmeringenstrook ten minste vijf meter breed zijn gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Dit de ruimte die nodig is voor het onderhoud van de hogedruk aardgasleiding en daarom in principe vrij van bebouwing moet worden gehouden. Bij de verleggingen wordt de aanwezigheid van bebouwing gecontroleerd binnen de belemmeringenstrook. In de vigerende wetgeving is geen harde grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet hierover verantwoording afleggen. Hiermee staan de uitkomsten van de groepsrisicoberekeningen voor de verleggingen van hogedruk aardgasleidingen het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan niet in de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.□Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.□□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01152-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.W., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01155-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens Zandvoort M.G.B., Calbertsweg 163 6465CD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt houdt als belegging een manege bedrijf gevestigd aan de Slakbeemdenweg 3 te Kerkrade. Het manegebedrijf omvat onder andere een vrijstaande woning met stallen, werkplaats, schuur, buitenbak, tuin en ondergrond. De stallen omvatten onder andere 40 paardenboxen. De locatie is thans om niet in bruikleen bij de heer W.J.M. Overeem. Op basis van het voorliggend ontwerp inpassingsplan kan de locatie niet gehandhaafd blijven. Er lopen tussen eigenaar enerzijds en aankopers van/namens de provincie gesprekken om te komen tot een minnelijke verkoop ter voorkoming van onteigening. De gesprekken verkeren in een dusdanig stadium dat met de aankopers inmiddels overeenstemming is bereikt. Contractuele vastlegging alsmede hogere goedkeuring laat echter nog op zich wachten. Inmiddels heeft de provincie Limburg hiertoe per email d.d. 22 juli 2010 een koopovereenkomst aan cliënt toegezonden. Cliënt is van mening dat thans voortvarend de transactie dient te worden afgerond, zodat hij tijdig de ruimte krijgt om een vervangend beleggingsobject te verwerven. Ervan uitgaande dat in onderhavige situatie daadwerkelijk gekomen wordt tot een transactie, blijven overige aspecten - zoals bijvoorbeeld geluid, luchtkwaliteit, bereikbaarheid, bedrijfscontinuïteit en dergelijke - thans buiten beschouwing gelaten. Mocht om welke reden dan ook de transactie geen doorgang vinden, behoud ik mij namens cliënt het recht voor om in het verdere verloop van deze procedure alsnog op deze punten een zienswijze in te dienen en/of beroep in te stellen. Onder verwijzing naar de in voorliggend schrijven aangehaalde zienswijzen ten aanzien van de momenteel ter visie liggende ontwerp stukken, verzoek ik u om hiermee (bij de vaststelling van het inpassingsplan) gedegen rekening mee te houden. Cliënt vraagt verder nadrukkelijk aandacht voor een voortvarende afwikkeling van de op handen zijnde minnelijke verkoop teneinde tijdig een vervangend beleggingsobject te kunnen verwerven.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. GS hebben inmiddels hun goedkeuring gegeven aan de overeengekomen verkoop en in het contract is afgesproken dat de zienswijze na totstandkoming van de overeenomst wordt ingetrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07129

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07134

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07135

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07136**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). Wij stellen vast dat de bewering dat het luchtkwaliteitsonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen niet nader door reclamant wordt onderbouwd. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07138

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07140

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met□`beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07178

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01156-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07179

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07184**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen□In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. □□
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01156-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als de werkzaamheden aan de Nieuwenhagerheidestraat doorgaan en er nieuwe open afritten van de provinciale weg Kerkrade- Brunssum komen, zal het verkeer fors toenemen. Dit betekent dat ons huis op nummer 58 sterk in waarde zal verminderen. Er kan schade aan het huis ontstaan door het toenemende verkeer, dit zal ook verergeren door de constructie en aanleg van de weg en het daarbij behorende bouwverkeer.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij willen U erop wijzen dat als het verkeer nog meer toeneemt dan nu, wij onze inrit naar de garage naast het huis op nummer 60 moeilijk kunnen gebruiken. Dit zouden verkeersonveiüge situaties opleveren. Onze hond uitlaten in de wijk Parkheide wordt lastig, omdat wij niet meer gemakkelijk kunnen oversteken. Parkeergelegenheden aan de straat zouden vervallen, zodat wij en onze visite in de nabije omgeving zullen moeten parkeren.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch -recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07165**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)□met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Aanvankelijk had Provincie gekozen voor geen aansluiting Hoogstraat in Landgraaf. Nu zijn daar volwaardige aansluitingen gepland, terwijl bij Eygelshoven en Abdissenbosch reeds volwaardige aansluitingen liggen.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Verkeer
Zienswijze:	Als de werkzaamheden aan de Nieuwenhagerheidestraat doorgaan en er nieuwe open□afritten van de provinciale weg Kerkrade- Brunssum komen, zal het verkeer fors toenemen.□Dit betekent dat ons huis op nummer 58 sterk in waarde zal verminderen. Er kan schade aan het huis ontstaan door het toenemende verkeer, dit zal ook verergeren door de constructie en aanleg van de weg en het daarbij behorende bouwverkeer. □Wij willen U erop wijzen dat als het verkeer nog meer toeneemt dan nu, wij onze inrit naar de garage naast het huis op nummer 60 moeilijk kunnen gebruiken. Dit zouden verkeersonveilge situaties opleveren. Onze hond uitlaten in de wijk Parkheide wordt lastig, omdat wij niet meer gemakkelijk kunnen oversteken. □Parkeergelegenheden aan de straat zouden vervallen, zodat wij en onze visite in de nabije omgeving zullen moeten parkeren.□Ook kunnen er gezondheidsklachten ontstaan door fijnstof en geluidsoverlast. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01158-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07171

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De achtertuin van reclamant is geen geluidsgevoelige bestemming in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01158-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07174

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01158-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma - Van Wagenveld D. .A. .J., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning, aangezien volgens de berekeningen bijna tweemaal zoveel verkeer door de Nieuwenhagerheidestraat gaat komen. Zelfs de mensen van de Informatiemarkt in het Parkstad Limburg stadion wilden, als de plannen doorgaan, liever niet in zo`n drukke straat als de Nieuwenhagerheidestraat wonen!
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01160-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik woon in Schinnen in de Stationsstraat. Uit de plannen is voor mij niet duidelijk welke□invloed de voorgestelde aanleg van de buitenring heeft op het aantal voertuigen dat door mijn□straat gaat. Neemt dit aantal af? Hoeveel voertuigen zijn dit nu en hoeveel na de aanleg van de□buitenring.□
Antwoord:	Volgens het gehanteerde verkeersmodel reden in de Stationsstraat in Schinnen in 2004 ca. 12.000 mvt/etmaal. Volgens de prognose van het verkeersmodel zou dit aantal groeien tot ca. 12.500 mvt/etmaal in 2025 indien er geen Buitenring zou worden aangelegd en de aansluiting op de A76 ongewijzigd zou blijven. Na aanleg van de Buitenring daalt de intensiteit in de Stationsstraat echter volgens de prognose van het verkeersmodel tot ca. 8.500 mvt/etmaal. De Buitenring en de nieuwe aansluiting op de A76 zorgen dus voor een forse afname van het verkeer in uw straat.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01160-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het gebied achter mijn woning zijn door de buitenring een verkeersplein en en nieuwe op- en afritten voor de A76 gepland. Het verkeer van de A76 dat nu van de op- en afritten in Nuth en Schinnen gebruik maakt gaat na het realiseren van de buitenring alleen nog maar van deze verkeerspleinen en toegangswegen gebruik maken. Ik verwacht dat dit een forse toename van geluid oplevert. Graag wil ik weten of hiervoor berekening zijn uitgevoerd en wat deze hebben opgeleverd.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01160-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Na de realisering van de buitenring vervallen de op- en afritten in Schinnen. !n de huidige situatie hoeven voertuigen op de A76 die vanaf Heerlen naar Schinnen rijden niet onder de brug van de A76 te rijden. Ook voertuigen uit Schinnen die richting Eindhoven gaan hoeven niet onder de brug van de A76 te rijden. In de nieuwe situatie moet echter alle verkeer uit Schinnen dat de A76 op gaat (beide richtingen) bij de Nutherweg/ Nagelbeek onder de brug door. Dit geldt ook voor alle verkeer dat van de A76 afkomt (beide richtingen) en naar Schinnen gaat. Hierdoor ontstaat bij de brug een forse toename van verkeer. Bovendien is de situatie bij de brug nu al gevaarlijk omdat de bochten zo haaks zijn dat auto`s moeilijk langs elkaar door kunnen rijden. Voor vrachtauto`s is het nu al niet mogelijk zijn elkaar daar te passeren. Bovendien ligt bij dit kruispunt een tankstation waar regelmatig internationaal vrachtverkeer gaat tanken. Als het druk is blijven de (vracht)auto`s op de straat staan wachten tot er plek is bij het tankstation. Dit levert gevaarlijke situaties op. Ook voor fietsers en voetgangers wordt dit nu al onoverzichtelijke kruispunt nog gevaarlijker. Hoe denken jullie deze problematiek op te lossen.
Antwoord:	Hoewel de verkeersintensiteit onder het viaduct van de A76 zal toenemen, zal er een rustiger wegbeeld ontstaan na uitvoering van de plannen. DIt is het gevolg van het verwijderen van de op-/afritten van de A76, waardoor er hier geen kruisende verkeersbewegingen meer zullen plaatsvinden. Verkeer rijdt dus langs elkaar heen en weer in twee richtingen. Bovendien vindt er een afname plaats van de verkeersintensiteiten op de aangrenzende Stationsstraat. Dit komt tevens ten goede aan de vekeerveiligheid voor fietsers en voetgangers. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01160-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de concentratie van verkeer op de verkeerspleinen en toegangswegen tussen Schinnen en Nuth verwacht ik dat de concentratie van fijnstoffen, die schadelijk zijn voor de gezondheid, in mijn woonomgeving fors zal toenemen. Graag wil ik vernemen of dit aandachtspunt is onderzocht en wat de verwachtingen op dit punt na de realisatie van de buitenring zijn.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01161-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 07197

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u de tervisielegging bewust weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01161-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 07205

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Vele mensen zijn gedupeerd door de aanleg van de weg.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07207**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	• een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door AWACS"□Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Zoals uit het inpassingsplan□blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-commissie in te schakelen. De Crisis- en□Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u,□dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit geval□is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede□zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen□naast het nu voorliggende Inpassingsplan.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07280**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er gaat heel wat natuur verloren. Sommige stukken zijn gewoon onherstelbaar. Het zijn unieke plekken, die nu verloren dreigen te gaan. Heel wat mensen genieten van die plekken. Het is een vorm van recreatie dicht bij huis. Veel daarvan is nu of verloren of moeilijker dan wel niet meer bereikbaar. Om een indruk te krijgen hoe veel natuur er verloren dreigt te gaan, verwijs ik naar bijlage 1: een "Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg". Bijlagen I is een onlosmakelijk onderdeel van mijn zienswijze om aan te geven dat er naast de Brunssummer Heide nog veel meer kostbare natuur verloren gaat.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07281**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	4.1 De (provinciale) overheid is onbetrouwbaar:□De provincie is ruim tien jaar geleden een verkeerde weg ingeslagen en blijft halsstarrig□letterlijk en figuurlijk vasthouden aan de gekozen route en verdwaalt langzamerhand in een□woud van onderzoeken en nota`s. Het idee van een betere aansluiting van de oostkant van□het huidige Parkstad leeft al enkele decennia. Daar zijn al heel wat verschillende plannen□voor geweest. Vele malen werd erover gesproken en even zo vele malen ging het idee weer□van tafel. Als betrokken burger ben je een aantal keren blij dat je verlost bent van deze□plannen, maar dan ineens is het plan, het idee er weer. De burger is in dit dossier□overgeleverd aan de grillen van de overheden. De overheid is absoluut in dit dossier niet te□vertrouwen en zeer wispelturig.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In de periode waarop deze zienswijze betrekking heeft (“ruim tien jaar”) heeft de Provincie een vaste en duidelijke koers aangehouden die gestart is met het bepalen en vervolgens vastleggen van een corridor, het aangeven van alternatieven/varianten binnen die corridor en vervolgens het kiezen en verder optimaliseren van een Voorkeurstracé.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07286**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	• In het rapport van het Bronnenbos, bijlage 2, opgesteld eind tachtiger jaren van de vorige eeuw, staan wat wegen ingetekend: o.a. de SW 21 en de SW 18. De SW 21 is de verlenging van de N276 waarvan de rechter later de doortrekking (Zwart 1) verbood. Ik verwijs u naar het artike! dat ik als bijlage 3 hierbij voeg. □• In dat krantenartikel van 1992 (bijlage 3) blijkt dat destijds het Rijk erop aandringt minder nieuwe wegen aan te leggen. Meer wegen leiden tot meer verkeersproblemen) is dan de mening van de rijksoverheid. Dus een aantal plaatselijke wegen zoals de Heerenweg en de Bodempleinroute worden in de daarop volgende jaren - de jaren negentig -aangepakt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07288**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen, terwijl die wel als Randweg in het voorgaande plan was opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer aan de orde. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaiiteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Omstreeks die tijd werden ook de eerste woningen opgeleverd. Er was geen randweg of wat dan ook opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Vanaf 1999 steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op. Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. De wijk is dan net af. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu anno 2010 ligt er een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt. Bij de ontwikkeling van het woongebied is nooit besloten om de wijk naderhand af te zomen met een weg, de Buitenring. Hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum is dan de vraag. Is hier sprake van geheugenverlies of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kun je niet meer op de overheid vertrouwen. De overheid handelt wel heel wispelturig. Hoe wispelturig blijkt uit een saillant detail in deze context: diezelfde Provincie heeft de eerder van Graaf D`Ansembourg aangekochte gronden, bestemd voor de realisering van een randweg (15 ha), op 19 maart 1997 terug in eigendom overgedragen aan de Graaf en wel voor de lieve som van f l,--. Met de aankoop was u duurder uit, verzeker ik u. Nu zal de grond weer voor een fikse prijs dienen te worden aangekocht of is al aangekocht. Dus op het Provinciehuis is in die periode voortdurend gezigzagd.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07298**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Herhaaldelijk hebt u aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Zo staat het ook in het Inpassingsplan wederom. Ik citeer: blz. 27 Inpassingsplan "MER fase 1: Het eerste MER dat voor de BPi is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal." Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest. Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn: 1. Eind jaren 90 van de vorige eeuw is gewezen op een ander zoekgebied: Komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. Daar is nog een tweede variant te noemen, maar die laat ik even buiten beschouwing. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274. Dat is de N 580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. De bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad was ook hiermee opgelost. Vanaf dat punt had dan wellicht nog een oplossing moeten komen om het tracé te vervolgen. Het vervolg van de route zou dan toch anders moeten zijn. In het voorgestelde tracé van de Buitenring wordt de Brunssummer Heide wel erg ingrijpend belast: een ecoduct is hier een armzalige oplossing. Hoe dan ook de provincie zelf heeft dit alternatief zoekgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. Missie geslaagd voor de provincie. 2. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. In officiële stukken wordt deze weg Tractaatweg genoemd. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 was de verbinding af en werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de N 297 en de B. 56 neu en de N274 naar Brunssum en Onderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt wellicht een oplossing moet komen om het tracé te vervolgen. (Zie 1) In het Pol van 2001 wordt de huidige corridor voor het eerst genoemd, maar dat was geen concrete beleidsbeslissing. Dus kon een burger daar ook niet tegen in het geweer komen. Maar het proces ging verder alsof er geen andere mogelijkheden waren en gaandeweg werkte de Provincie eraan mee om alternatieven onmogelijk te maken. Ook hier wil ik er nog eens op wijzen, dat de Mer-commissie in 2008 heel helder schrijft dat de Provincie wel moet aantonen dat de gekozen corridor uit de Mer-fase l nog steeds voldoende is onderbouwd en juridisch nog stand houdt Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase l nut en noodzaak van de weg is aangetoond. Arcadis is in het eerder aangehaalde rapport, deelrapport 8a, al voorzichtiger. Nogmaals het aangehaalde citaat:Deelrapport 8a, bijlage 8, Alternatievenafweging EHS, De Mer-commissie geeft in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2008 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen en nog heel veel ander huiswerk heeft te doen.
Antwoord:	In het MER fase l is een corridor afgebakend. Eventuele alternatieven buiten deze corridor zijn niet meer in het MER fase 2 behandeld. Daarmee is het MER fase l een onderbouwing voor de in MER fase 2 onderzochte alternatieven. Deze corridor is in het POL 2001 opgenomen, echter niet als `concrete beleidsbeslissing`. Dit betekent dat de corridor, en daarmee de afbakening van onderzochte alternatieven, juridisch gezien nog niet is vastgelegd. Naast de inhoudelijke onderbouwing, moet dus ook vanuit juridisch oogpunt aannemelijk gemaakt worden dat de conclusies uit MER fase l (afbakening van de corridor en nut en noodzaak van de Buitenring) nog steeds geldig zijn, zodat het MER fase l mede ten grondslag kan liggen aan het Inpassingsbesluit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08352**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijn stelling van onzorgvuldig handelen wordt nog eens onderstreept doordat u bij het ontwerp-inpassingsplan de Mer-commissie niet meer wenst in te schakelen. Dit kan nu, omdat de Crisis- en Herstelwet dit mogelijk maakt. Een gerenommeerd adviesorgaan, dat wel eens lastig is voor overheidsorganen wordt zo ter zijde geschoven. Een onprettig déja vu. In Parkstad - vooral in Brunssum en Onderbanken - hebben burgers dit eerder meegemaakt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08353**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nee, de provincie koos van meet af aan voor die corridor. Binnen die corridor zijn, zoals gezegd, wel alternatieven afgewogen en uiteindelijk is daar een variant uit voortgekomen, de bestuurlijke variant, die nog eens via allerlei bestuurlijke overleggen is geoptimaliseerd. Maar andere corridors of zoekgebieden zijn er nooit geweest. Dat had toen moeten gebeuren en anno 2010 had de provincie nogmaals moeten aangeven waarom dit traject het enige is om het vermeende probleem op te lossen.
Antwoord:	Vanaf het POL 2001 is gekozen voor een stapsgewijze invulling van procedures om uiteindelijk de beste keuze te kunnen maken. Vandaar fase 1 en fase 2 in de MER-procedure. Diverse alternatieven in tracés zijn door de jaren heen ontwikkeld (orginele voorkeurstracé uit eind jaren `90, versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een aantal gelijkvloerse aansluitingen en het bestuurlijk voorkeurstracé zoals opgenomen in de bestuursconvenant uit 2005). In het MER fase 2 zijn drie extra tracéalternatieven c.q. tracécorridores onderzocht, namelijk het traject door Brunssum heen, het traject Roderland-Nieuwstraat-Dominiale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Buitenring (alledrie over bestaand wegennet). Omdat het een traject is dat vele jaren heeft geduurd en in die jaren uitgangspunten en aannames gewijzigd (kunnen) zijn, de gewijzigde inzichten op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit en daarnaast ook de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies van 2008 heeft opgemerkt nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen is besloten om door ECORYS Nederland BV een Toetsing op doelbereik én Maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) te laten uitvoeren. Bij het onderzoek is de toekomstsituatie mét Buitenring afgezet tegen een toekomstsituatie zonder Buitenring. Deze is gereed gekomen in juni 2010. Uit dit rapport (dat bij het ontwerp-inpasingplan ter inzage heeft gelegen) blijkt dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft. De Buitenring verbetert duidelijk de verkeersstructuur van Parkstad Limburg en de bereikbaarheid van het gebied, zowel intern als extern. Dit heeft ook zijn weerslag op de leefbaarheid in het gebied. Berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking in de woonkernen resulteert. Daarnaast resulteert de Buitenring ook in een beter ondernemingsklimaat en in meer arbeidsplaatsen. Uitsluitend ten aanzien van het doel van versterking van de toeristisch-/recreatieve sector lijken de effecten beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08355**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Grote redenen van openbaar belang zijn er feitelijk niet. Zie het rapport van Ecorys. Wat de vermeende verkeerproblemen betreft, is de verkeerskundige noodzaak is ook dunnetjes en ook in dit geval is te weinig gezocht naar alternatieve oplossingen. Vermeende verkeersproblemen anno 2010 en gewenste economische ontwikkelingen zijn met elkaar vervlochten en verknoopt tot één grote klomp spaghetti. par. 4.2.3. De Buitenring mist elke grondslag. Ten aanzien van de kwetsbare natuurgebieden in de nabijheid van mijn huis maar ook langs het hele gekozen traject is geen recht gedaan aan: Het nee, tenzii-principe.
Antwoord:	Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij regime doorlopen. In hoofdstuk 2 van Deelrapport 8A, hoofdstuk 8 van deelrapport 8B, hoofdstuk 2 van deelrapport 8C en de passende beoordelingen wordt ingegaan op het rijksbeleid ten aanzien van de EHS en Natura2000. Daarmee is o.i. voldoende bij het beleid stilgestaan. In de toelichting bij het definitieve Inpassingsplan wordt nogmaals expliciet ingegaan op het toetsingskader, en de criteria waaraan moet worden getoetst Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08357**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dan blijft dus alleen het hoofddoel over. De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste. Dit plan is het hoofddoel. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de verbeterde bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere hieronder aangehaalde subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: - Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? - Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08358**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Ging het voorheen vooral om de bereikbaarheid van de oostkant, nu gaat het om heel Parkstad, maar op andere plekken wordt weer alleen de oostkant genoemd. Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - een totaal ander verhaal er ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd.
Antwoord:	De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, illustreren dit. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08359**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het heeft er sterk de schijn van dat u er naartoe hebt geredeneerd. Bovendien is onduidelijk - nu er doelstellingen bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan. Als voorbeeld moge gelden het Mer-rapport fase 1. En dat is niet het enige document dat ter discussie kan worden gesteld.
Antwoord:	Onze redenering is objectief en weloverwogen opgesteld. Wij verwijzen daarvoor naar de desbetreffende passage. De documenten, die ter onderbouwing van het Inpassingsplan dienen, zijn bij dit plan gevoegd. Het staat u vrij deze documenten ter discussie te stellen. Op de momenten dat u daarbij concrete argumenten hanteert, zullen wij daarop reageren. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08361**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp Inpassingsplan BPL staat op b!z. 42 geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Ook hier geldt weer, dat is afgeweken in overleg met gemeenten, maar niet met burgers. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Voor het ontwerp van de Buitenring en haar aansluitingen zijn waar mogelijk de algemeen gehanteerde CROW-richtlijnen aangehouden Alleen waar dat niet mogelijk was, bijvoorbeeld vanuit ruimtegebrek, is daarvan gemotiveerd afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08362**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Deze constatering dat er een diffuse verkeerstructuur is, wordt nergens onderbouwd. Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. U noemt ze herhaaldelijk zelf in het plan en de onderliggende stukken. Dus als iemand van Nuth naar Brunssum wil, dan gaat dat via de N298.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08364**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Deze interne verplaatsingen zullen slechts voor een zeer klein deel veranderen door de aanleg van de Buitenring. U hebt daar één oplossing voor en dat is de mensen dwingen om de Buitenring te nemen. U werpt dus zelf barrières op. U stelt zelf bijvoorbeeld in het plan voor om de Rimburgerweg halverwege af te sluiten, waardoor u het verkeer dwingt om de Buitenring te gebruiken dan wel te blijven vervolgen. Dit doet u op meerdere plekken. Kortom: u legt de Buitenring aan om het verkeer te dwingen om er Rebruik van te maken.
Antwoord:	Mensen zullen niet gedwongen worden om via de Buitenring te rijden, maar de Buitenring wordt voor veel (regionaal) verkeer (afhankelijk van herkomst en bestemming) wel interessant om te nemen vanwege de kortere reistijden via deze nieuwe weg ten opzichte van de route via het onderliggend wegennet. Op sommige plaatsen, zoals op de Rimburgerweg, is in de plannen een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter waarborging van de leefbaarheid en/of de natuurwaarden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08365**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	5.1.1.Regionaal verkeer: Wil iemand van Sittard naar Brunssum, dan kan dat op verschillende manieren. De een zal de Middenweg pakken en bij Doenrade afslaan richting Onderbanken/Brunssum (via de N580). Dan zal de bestemming bijvoorbeeld Brunssum-Noord zijn. Je kunt ook door rijden via de N276. Dan kom je uit in Brunssum-West en ben je via de Bodempleinroute met een kattensprong zo in Brunssum-Zuid en Brunssum-Centrum. Wil je van Maastricht naar Brunssum of andersom, dan loopt dat veelal via de N298, de A76, de A2 of via de N298 en de A79. Twee mogelijk trajecten. Als dat onder een diffuse structuur wordt verstaan en deze regionale wegen geen stroomwegen zijn, dan moet u de hele regio Zuid-Limburg op de schop nemen en gaan hertnrichten. Je hebt dus ook hier verschillende mogelijkheden om van buiten Parkstad een bestemming binnen Parkstad te bereiken.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08366**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wat het externe verkeer van buiten de regio betreft, breng ik even nog het volgende in herinnering. Tot voor kort lag de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Born via de N297, de B. 56 neu (zie algemeen gedeelte). Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten. Op Duits grondgebied is deze weg afwisselend twee en drie baans. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou je op zijn minst verwachten dat dit traject wordt opgewaardeerd. Dat scheelt heel wat kilometers als het om het Noord-Zuid Verkeer gaat. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn (zie verder onder punt 5.6).
Antwoord:	De B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de regio Parkstad. De Buitenring maakt de B56n daarom niet overbodig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08367**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ladder van Verdaas is richtinggevend bij de oplossing van deze mogelijke problemen. Ik zie dit niet terug bij het zoeken van de juiste oplossing van geconstateerde problemen, als die analyse al juist is. In geen enkel stuk vind ik het volgen van dit denkmodel terug. Ook uw eigen beleid past u niet toe. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan noemt u de 3 B`s: Benutten, Bijsturen en beïnvloeden en Bouwen. Dit zou de volgorde moeten zijn; in ieder geval in het afwegingsproces een rol moeten spelen. Helaas nergens te ontdekken. Op blz. 76 van het Inpassingsplan haalt u dit beleid wel aan, maar u handelt er niet naar. Ook de aanleg van de Binnenring is er om de interne doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. De Buitenring kan daar slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, wat ik overigens betwijfel, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat los je niet op met een ring maar door andere maatregelen: verbeteren van het openbaar vervoer, het opzetten van vervoersarrangementen, bevordering fietsverkeer, carpoolplaatsen, rotondes, afstemming verkeerslichten enz. Door de krimpende bevolking moet de overheid ook kijken wat niet meer nodig is: welke gebouwen, huizen kun je slopen. Misschien ligt daar ook een deel van de oplossing. De provincie schermt nu met minder verkeersbewegingen op een aantal binnenstedelijke wegen. Het is niet uit te sluiten,dat het nemen van bovengenoemde maatregelen dezelfde of betere oplossingen kunnen opleveren voor de veronderstelde problemen.
Antwoord:	- Het realiseren van een 0+ alternatief kan worden gezien als een benuttingsmaatregel. Dit heeft zoals gezegd echter onvoldoende oplossend vermogen, waardoor overgegaan moet worden tot bouwmaatregelen (de aanleg van de Buitenring). - De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat het investeren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat bijvoorbeeld het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08372**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08373**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De analyse die gemaakt zou moeten worden is of de oriëntatie van het verkeer meer Noord Zuid is dan wel Oost West. Let wel het gaat hier om verkeer dat vanuit Parkstad een bestemming zoekt binnen de regio Zuid-Limburg of daarbuiten: dat is slechts 30% van het totale aantal verkeersbewegingen, waarvan één deel zich naar het noorden begeeft of er vandaan komt en een ander deel naar het westen dan wel naar het zuiden zich wil verplaatsen of er vandaan komt.
Antwoord:	Voor verkeersberekeningen ten behoeve van de de onderbouwing van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg. In dit verkeersmodel zijn zogenaamde herkomst-bestemmingsmatrices (HB-matrices) opgenomen die als tussenprodukt in het verkeersmodelleringsproces worden vervaardigd. Uit de HB-matrices blijkt de zwaarte van de verkeersrelaties en de oriëntatie van het verkeer. Ten behoeve van de relatie met de werkelijkheid is het verkeersmodel ontwikkeld voor het basisjaar 2004 waarvoor de modelresultaten zijn getoetst (gekalibreerd) aan feitelijke mobiliteitsgegevens. Vervolgens is de prognose gemaakt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08374**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Nut en noodzaak
Zienswijze:	U wilt dus de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen. U hebt niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Er is ten behoeve van het wegontwerp uitgebreid studie verricht naar de oversteekbaarheid van de Buitenring. Daar waar dat binnen de uitgangspunten mogelijk was zijn doorsneden routes, voor zowel gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, hersteld. □Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Waar dat doelmatig is worden geluidbeperkende maatregelen toegepast. Daar waar hogere waarden nodig zijn is in ieder geval geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08375**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aanen uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij.
Antwoord:	In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08376**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08377**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onder punt 5 beweert u nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing. Ik kan u vertellen, dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08378**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rapport Ecorys geeft al aan dat een ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector niet veel perspectief biedt. Het rapport heeft het ook over 180 arbeidsplaatsen op de langere termijn. Dat zet ook weinig zoden aan de dijk, evenals de opmerking dat het ondernemingsklimaat verbetert door de Buitenring. U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het om economie gaat. Als de economie nu het hoofdprobleem is en daarop aansluitend het hoofddoel van de Buitenring is om de economie te versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het omliggende gebied.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg wordt in het proces van input naar output onderscheid gemaakt naar diverse motieven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08381**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zoals gezegd, op Duits gebied is deze verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat; een veel beter alternatief. Als burger denk ik ook nog met u mee. Als deze weg een vervolg zou moeten krijgen om Brunssum heen richting Landgraaf en Kerkrade dan zou het voor de hand liggen dat het resterende deel van het Buitenring tracé gekozen zou worden. Dat deel verdient echter een heroverweging van de Provincie om andere redenen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Zie de eerder gegeven reactie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08382**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummer Heide, de Tevener Heide en het Schutterspark gezamenlijk een aangesloten natuurgebied zullen moeten gaan vormen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08384**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een zich zelf respecterend bestuursorgaan zou zeker aan het einde van het proces toch de Mer-commissie ingeschakeld hebben.□Kortom: u toont hier weinig zelfrespect. Maar ook weinig respect voor de burger en voor de□Mer-commissie.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08388**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het is uiterst merkwaardig dat het bevoegd gezag dat als initiatiefnemer van het Provinciaal Inpassingsplan dit plan ook zelf vaststelt, de reactie op de zienswijze zelf opstelt, tevens de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt, zelfs van mening is dat op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten, waardoor een ADC toets niet nodig is.
Antwoord:	Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. □Steeds meer taken zijn voor rekening van de provincie gekomen. De provincie moet veel wetten van het rijk uitvoeren, zoals op het gebied van de ruimtelijke ordening en het milieu. Daarnaast is een van de taken van het provinciebestuur de aanleg van wegen in het kader van het algemeen belang. □Het is niet ongebruikelijk dat de provincie initiatiefnemer is voor de aanleg van de weg en als bevoegd orgaan verantwoordelijk is voor de planologische procedure. De planologische procedure is met waarborgen omkleed en er vindt een zorgvuldige belangenafweging plaats. Aan de inspraak van de burger wordt derhalve niet getornd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08391**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Herhaald dient gezegd te worden dat er geen enkel overleg, zoals bedoeld door de Commissie Elverding, is geweest met direct belanghebbenden, in ieder geval zeer sporadisch!
Antwoord:	De stukken hebben vanaf 17 juni 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio. Een ieder die dat wilde heeft in die periode de mogelijkheid gehad om in, bijvoorbeeld, een gemeentehuis de stukken te bekijken en een zienswijze indienen. Daarnaast zijn de stukken ook aangeboden op de website van de Buitenring. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. □De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08395**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	6.3 Plannen van Brunssum, Landgraaf, Kerkrade: bladzijde 23 en verder□Deze losse opmerking roept vraagtekens op. Welke plannen zijn dat? Hebben de gemeenten□van Parkstad niet juist nieuwbouwplannen geschrapt vanwege de krimp van de bevolking?□Zit niet heel Parkstad in de fase van afbreken van huizen in Parkstad en in beperkte mate□huizen terugbouwen?□En als dat al niet zo zou zijn, dan is het nog niet voor de hand liggend dat je bij nieuwbouwplannen autowegen gaat aanleggen! Een vreemde passage.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van de toelichting gaat de provincie kort in op de ontwikkelingen in de regio. Voor wat betreft de exacte inhoud en status van de plannen wordt verwezen naar de initiatiefnemer daartoe, in casu de gemeenten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08407**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten□koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied.□De provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De□vraag is of de Provincie de Brunssummer Heide hier niet vergeten is.
Antwoord:	In 1994 heeft de provincie verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds qua oppervlak niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08414**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het alternatief zal meer oostelijk gezocht moeten worden. Met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een grotere stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark. U spreekt over dit Heidenatuurpark op blz. 81 van het Inpassingsplan. Tegelijkertijd gaat nu een belangrijk onderdeel van dit Heidenatuurpark, de Brunssummer Heide, zwaar aantasten. Eenzelfde tegenstrijdigheid en wispelturigheid legt u aan de dag als het gaat om het Geleenbeekdal. Het project Corio Glana is opgezet om de Geleenbeek en het Geleenbeekdal te renatureren en te revitaliseren. Toch legt u de Buitenring dwars door een droogdalencomplex van het Geleenbeekdal en vlak bij het natuurmonument Kathagen: een gigantische klont asfalt, die daar niet thuishoort. Kortom: U haalt vele malen uw eigen beleid onderuit of legt het even gemakshalve aan de kant.
Antwoord:	In bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL wordt de alternatievenafweging in het kader van de EHS gepresenteerd. De EHS-gebieden zijn op vergelijkbare wijze als de N2000-gebieden afgewogen in de MER-en (2001, 2008) en de uitwerking van het voorkeursalternatief in het PIP. Daarbij dient bedacht te worden dat de betreffende N2000 gebieden tevens begrensd zijn als EHS. Niet alleen op regionaal niveau heeft een alternatievenafweging plaatsgevonden. Ook op lokaal niveau heeft deze afweging plaatsgevonden. Ten aanzien van het N2000-gebied Brunssummerheide zijn de volgende ontwerpkeuzes en afwegingen gemaakt om de effecten van biotoopvernietiging, versnippering, barrièrewerking, verstoring en verdroging zoveel mogelijk te voorkomen: - Er is mede vanwege het N2000 gebied Brunssummerheide gekozen voor de oostelijke tracé rondom Brunssum in plaats van de zuidelijke rondweg. De (mogelijke) externe werking - waaronder stikstofdepositie en geluid - van de BPL is daarmee zo klein mogelijk gehouden. - De BPL is geprojecteerd op de bestaande weg N299 (Nieuwenhagenerweg) en daarmee minimum aan areaalverlies en geen extra versnippering; - Een randweg aan de oostzijde van Parkstad leidt sowieso tot doorkruising van N2000-gebieden Brunssummerheide en/of Teverener Heide. Verschuiving van het tracé naar het zuidoosten of noordwesten ter hoogte van Brunssummerheide is geen reëel alternatief, omdat dit leidt tot een nieuwe weg met grotere effecten of - bij benutting van de Rimburgerweg - tot effecten op het Duitse N2000-gebied Teverener Heide. De voor vermesting en verzuring gevoelige habitattypen komen in beide N2000 gebieden op grote schaal voor. Verschuiving van het wegtracé is ook vanuit deze optiek geen oplossing. - De huidige barrièrewerking van N299 wordt gemitigeerd door een ecoduct. Hierdoor ontstaat er een ecologische verbinding tussen Brunssummerheide en Brandenberg (beide N2000 gebied Brunssummerheide); - De middenberm van BPL is ter hoogte van Brunssummerheide geminimaliseerd om areaalverlies te beperken. - De aansluiting Ganzepool en Rimburgerweg is door middel van ontwerpoptimalisatie van het Voorkeursalternatief samengevoegd tot één centrale aansluiting ten noorden van N2000-gebied Brunssummerheide. Hierdoor is areaalverlies geminimaliseerd. - Afsluiting van de Rimburgerweg voor doorgaand verkeer vergroot de kansen voor uitwisselingsmogelijkheden van diersoorten tussen Brunssummerheide en Teverener Heide. Uit bovenstaande blijkt dat zowel op regionaal als lokaal schaalniveau geen reëel alternatief aanwezig is voor de huidige ligging van het tracé van de BPL ter hoogte van Brunssummerheide. Verder is voldoende onderbouwd dat het huidige wegontwerp zoveel mogelijk is geoptimaliseerd is ten gunste van N2000-gebied Brunssummerheide. Het project BPL is in het kader van de PIP-procedure getoetst aan natuurwet- en regelgeving. Het gaat daarbij vooral om de vergunbaarheid. Uit het onderzoek bljikt dat - na mitigatie en compensatie - voldoende zicht is op de diverse vergunningen. Vanuit deze optiek is er geen beletsel om de BPL te realiseren. De provincie zal waar wenselijk en mogelijk de natuurmaatregelen (mitigatie en compensatie) in het vervolgtraject afstemmen op andere projecten en plannen. Het project Corio glana is in dat oogpunt ook relevant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08416**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangrijke gegevens ontbreken, zijn niet geactualiseerd en toch legt de provincie het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig! Dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Verder is de objectiviteit ver te zoeken in het hele proces en wordt nu aan het eind van een jarenlang proces geen vergelijk gemaakt met de bestaande situatie of de autonome ontwikkeling, maar is het uitgangspunt van vergelijking de gekozen bestuurlijke variant.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kunnen door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08420**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bij mogelijke voortzetting van deze route om Brunssum en Onderbanken zal ook de Brunssummer Heide ontzien moeten worden. Een ecoduct is wel een zeer schamele compensatie in het huidige plan. Zo ga je niet met Natura 2000 gebieden en EHS-gebieden om. Het hele plan is in strijd met de Flora- en Faunawet en Europese wetgeving.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08423**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	zie bijlage Bronnenbosje□□Goed ontwikkelde bronnetjesbossen behoren in Nederland tot de zeldzaamste ecosystemen en vegetaties in Nederland.-.> 01161
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig □ vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied □ (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar □ door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en □ waardevolle bronvegetatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01161-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08425**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Stop Buitenring , Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook andere kostbare natuur, naast de Brunssumerheide gaat verloren. bijlage 3
Antwoord:	zie vorige antwoord bij subzienswijze 08420□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01163-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07338

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving. □□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting. □□
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden. □□
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01163-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07360

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Hoofdzienswijze: 01163-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07362

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Het Omgevingsplan is in nauw overleg met de Gemeenschappelijke Welstands Commisie (GWC) tot stand gekomen. De GWC heeft het Omgevingsplan vastgesteld. Daarmee vormt het Omgevingsplan voor de provicie het uitgangspunt voor de aanleg en de landschappelijke inpassing van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01163-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07367

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01163-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07368

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07371**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07372**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01163-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07373**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald,□niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.□□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01165-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07204

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01165-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07206

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft de betrokken belangen onvoldoende tegen elkaar afgewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01165-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07208

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- GeluidsoverlastDe aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	In de huidige situatie heeft de Hoogstraat slechts een halve aansluiting. Op nadrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf zal de Hoogstraat een volledige aansluiting krijgen. De keuze voor een volledige aansluiting zal een grotere verkeersaantrekkende werking op de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat hebben, ten opzichte van een halve of geen aansluiting. Deze keuze is gebaseerd op voordelen die een gehele aansluiting heeft voor een optimale benutting van de Buitenring, een optimale bereikbaarheid van Landgraaf en voor een verdere ontlasting van de woonstraten op het onderliggende wegennet, waaronder de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Deze ontlasting komt ten goede aan de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonwijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan. □□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. □□
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01165-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07240

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01165-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07241

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.□Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. □□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening.□Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□□
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd. □□
Antwoord:	Hierboven is al aangegeven hoe de economische uitvoerbaarheid is gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01165-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het

ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01166-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07223

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01166-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07226

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07244**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01166-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zuid-Limburg vergrijst in een versneld tempo en daarbij lopen de Parkstadgemeentes toch□echt voorop.Brunssum,Kerkrade,Heerlen en Landgraaf lopen leeg en dan denken de politici□middels deze buitenring dat tij te keren met 180 arbeidsplaatsen?□Ik dacht het niet. Ik noem dat een druppel op een hete plaat.□□Revitalisering van bestaande bedrijventerreinen kan toch ook een optie zijn?□Daarbij zullen evenveel arbeidsplaatsen gecreëerd kunnen worden en minder geld kosten.□Het alternatief via wegen van onze oosterburen wordt niet benut.Deze optie is stukken□goedkoper en de weg via Nuth naar Brunssum is zelfs overbodig
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. □□De Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Redelijkerwijs mag worden verwacht dat de Buitenring hiermee een bijdrage zal leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg.□□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01166-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07330

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een belangrijk element bij de keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is dat mijn huis direct aan een mooi open landbouwgebied ligt, dat een onderdeel is van het Landgoed Amstenrade. Dit landgoed is met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied omgevormd in de afgelopen 20 jaar. Dit werd gedaan om meer recreatieplekken dichtbij huis te scheppen, zodat andere kwetsbare natuurgebieden zoals de Brunssummer Heide ontlast werden. Nu gaat u het natuurgebied extra belasten.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Ook aan Nauurmonumenten en lokale IVN is gedurende het project gevraagd gegevens aan te leveren. Deze gegevens en rapporten vormen de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de vergunningsprocedures. Waar negatieve effecten op treden zijn mitigerende en compenserende maatregelen voorzien welke zijn uitgewerkt in het mitigatie- en compensatieplan. In het mitigatieplan is rekening gehouden met bekende en veronderstelde migratieroutes van diersoorten. Op plaatsen waar deze routes de BPL kruisen of waar belangrijke leefgebieden worden doorsneden, worden specifieke faunapassages voorgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01166-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07336

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Kleijn P.W.J., Oud Amstenraderweg 19 6446DL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit de wijk Amstenrade en heel Brunssum West kan zich alleen nog maar bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rondwandeling is in elk geval niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer. Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummer heide moeten gaan.
Antwoord:	Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende voorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cörvers J.A.P.M., Heerlerweg 141 6433HR te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het natuuronderzoek is nog niet volledig. Hierdoor onmogelijk om nu te bepalen of mitigatiemaatregelen en/of compensatiemaatregelen juist zijn toegepast. Ook ontbreken gegevens over luchtkwaliteit en geluidshinder om te bepalen welke de effecten van een 2x2rijstroken, 100km/h-weg zullen zijn op Natura2000 en EHS.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01167-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cörvers J.A.P.M., Heerlerweg 141 6433HR te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nog steeds geen afdoende motivatie van nut en noodzaak. Buitenring 2x2, 100km, metdoorsnijdingen Natura 2000 en EHS alleen als andere alternatieven niet mogelijk blijken. Een ander alternatief de 0+-variant is nog steeds niet onderzocht.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07242**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring:□De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de□bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio□Parkstad.□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst□dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering□bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio□Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn en niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen□worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onvoldoende belangenafweging: Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen. De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01168-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07251

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid: De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01168-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07254

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast: De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fijnstof):□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties□stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar voor mijn gezondheid.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning:□De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning.□Het is duidelijk dat potentiele kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die□achter mijn woning langs zal rijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01168-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gubbels R.G., Nieuwenhagerheidestraat 52 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geinventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppuntenGanzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora-

en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01169-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans L.G.M. ., Hommert 7 6361HN te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De buitenring is niet nodig: te duur en vernietigend voor natuur en landschap.□Met enige aanpassingen en enkele uitbreidingen van het bestaande wegennet is□doorstroming van het autoverkeer in Parkstad in deze eeuw voldoende gewaarborgd.□Al twee keer is het gevoelige/kwetsbare beekdal van de geleenbeek ter hoogte van□de samenvloeiing met de plasmolenbeek onnodig geweld aangedaan.□De eerste keer (a) eind 19e eeuw met de aanleg van de spoorweg Sittard-Heerlen en□de tweede keer (b) begin 20e eeuw (tussen WI en Wil, economische crises lees:□werkverschaffing) met aanleg van de A76 vanaf geleen(neerbeek) naar Heerlen.□Bij (a) kan men de ligging van het spoor nog enigszins billijken vanwege het verval□en zover mogelijk van huizen vanwege de rook-, stoom- en vuurspuwende stalen□monsters op het spoor, hoewel een paar honderd meter richting geleenbeek ook had□gekund, waardoor de voortuinen van de "huizen" kasteel Reijmersbeek en kasteel□Huize de Dael hadden kunnen worden bespaard.□Bij (b) mag men zich afvragen of men met de kennis en wetenschap van toen al wist□dat het beste autowegtracé ook direct langs het "ideale" spoor had kunnen lopen.□Deskundigen van de provincie op de voorlichtingsbijeenkomsten beamen in ieder□geval dat de aanleg dwars door de achtertuinen van eerdergenoemde kastelen evenals de voortuinen van het nuther arbeidersproletariaat (Spoorstraat) geen schoonheidsprijs verdiend.□Tussen medio en eind 20e eeuw is met de aanleg van de randweg (lees ringweg/buitenring) bij hoensbroek (N298) wel degelijk rekening gehouden met de ontsluiting van het stedelijk gebied Hoensbroek cq. Heerlen cq. Parkstad, met een behoorlijke concessie t.a.v. flora/fauna en landschap evenals woongebied, met toen nog weinig of geen bewoning aan de Hoensbroekse kant van de randweg . Men had immers toen ook voor een tracé tussen Jeugrubbe en Vaesrade kunnen kiezen.□Men (waar ook de provincie nauw bij betrokken was) heeft dit om vorenbedoelde redenen duidelijk niet gedaan.□Jammer is het dat na sluiting van de mijnen Emma en Hendrik het bestaande (ongelijkvloerse) spoor vanaf Duitse grens naar spoorwegemplacement te Nuth niet heeft gebruikt voor een ongelijkvloerse autoweg.□Wellicht dat tenminste nu het tot in onbruik geraakte spoorwegemplacement Nuth (verstoord gebied) als aansluiting van buitenring op de A76 kan worden gerealiseerd middels een "megarotonde/station/transfenum". Velerlei redenen geven hiertoe aanleiding. Zoals via een korte verbinding over de Schuureik en de bestaande randweg naar het ook verstoorde gebied zandgroeve L`ortije, alwaar middels een "megarotonde" aansluiting gegeven kan worden aan de kernen Hoensbroek, Vaesrade Schinnen, Oirsbeek en Amstenrade. Vele kunstwerken en asfalt worden hierdoor echt overbodig (o.a. geen kunstwerken Hommerterweg en Vaesrade). Ook zal tot en met de Jeugrubbe, de Schuureik en de Zandgroeve L`ortije het zo kwetsbare landelijk natuurgebied Kathagerbeemden (ter bescherming i.p.v. verstoring) kunnen worden uitgebreid. Overigens zullen ook de bewoners van Nuth met aansluiting op hun spoorwegemplacement zeer ingenomen zijn.□Gaarne wil ik in de gelegenheid gesteld worden om de overige redenen/onderbouwingen van mijn zienswijze mondeling toe te lichten.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen

belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□

In het voorliggende alternatief wordt voorgesteld een aansluiting te realiseren ten zuiden van Nuth. Op basis van een globale milieubeoordeling in de Tracénota/MER is gebleken dat de zuidelijke corridor ten opzichte van de oorspronkelijke POL-corridor geen zinvol alternatief is. Bovendien is deze zuidelijke corridor mede door het reliëf (de Schurenberg is 99 m +NAP) zeer moeilijk inpasbaar en is het inpassen zeer kostbaar. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Wij kunnen ons niet verenigen met enkele in de toelichting, behorend bij het ontwerp-BPL, opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, alsook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Wij zijn van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg daadwerkelijk leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het lijkt erop dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. De regio parkstad heeft voldoende goed bereikbare bedrijventerreinen. Ook voor toekomstige bedrijven is er voldoende ruimte. Vele jaren liggen bedrijventerreinen (Avantis, Trilandis), goed bereikbaar aan de N281 en A76, leeg. Er is geen enkele, noch wetenschappelijke noch zakelijke, onderbouwing om te veronderstellen dat door de komst van de Buitenring deze en andere bedrijventerreinen tot verdere ontwikkeling zullen komen. Ook voor de toeristische ontwikkeling levert de BPL geen grote bijdrage, eerder een negatieve in verband met de ruim 30 ha grond die geasfalteerd wordt en waardoor aantasting van het natuurschoon plaatsvindt. Bovendien neemt het verkeer toe met 8% (tabel 3.3 deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek). Wij krijgen de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de aanleg van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen - mochten deze er al zijn - op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hiertoe nader onderzoek verricht dienen te worden.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig

uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijdig met het motiveringsbeginsel/zorgvuldigheidsbeginsel□Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak", moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht. □Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □pagina 92 van de toelichting behorend bij het Ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet-geactualiseerd tuchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisie legging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het Ontwerp-BPL. □pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□□Onzorgvuldige belangenafweging□Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs geheel niet gebeurd. Wij hebben de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is ook wat betreft de milieubelangen niet gemaakt. □□Het ontwerp-BPL grijpt enorm in in het waardevolle Limburgse Landschap. Echte haast is er niet, zeker nu niet, gezien de huidige economische en demografische ontwikkelingen. Gelet hierop is juist nu een zorgvuldige afweging en een brede visie op de toekomst van Oostelijk Zuid Limburg meer dan ooit noodzakelijk. Het aanleggen van de Buitenring is hierin slechts een klein onderdeel. Omdat het Ontwerp-BPL zeer ingrijpend is naar de huidige bewoners van parkstad Limburg, past de nodige zorgvuldigheid en niet onvolledig haastwerk. Verdere demografische migratie kan deze regio zich niet permitteren. De plicht om alternatieven te□onderzoeken dient gehandhaafd te blijven alsook de mogelijkheid de M.E.R. Commissie in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het M. E. Rapport. Door het onderbrengen van de Ontwerp-BPL onder de Crises- en Herstelwet wordt dit verhinderd.□ □ Wij stellen vast dat vrijwel alle initiërende en controlerende taken bij GS liggen.□Zelfs de ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt door GS verleend. De toelaatbare hoogte daarvan is ter beoordeling van (alleen) GS. De rechtszekerheid van belanghebbenden is in het geding aangezien uitvoering en toetsing in één hand liggen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten in de toelichting behorend bij het Ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan. Het Ontwerp-BPL zorgt ervoor dat er veel meer extra kilometers gereden moeten worden dan in de huidige situatie. Vooral de grote extra lus in de buitenring bij Nuth, met VRI, is hier debet aan. Naar verwachting zal het verkeer dan ook andere (ongewenste) routes nemen. Het effect van het Ontwerp-BPL op de reistijden is in het rapport 4A, verkeerskundig onderzoek, zwaar overdreven. In vele gevallen wordt het een reistijdverlenging, zoals in het volgende uit het volgende voorbeeld moge blijken: in tabel 3.7/ rapport 4A wordt een reistijdverkorting Kerkrade - Aachen van 35 % aangegeven, terwijl de afstand over de weg langer wordt en de maximale snelheidswinst 72 sec. bedraagt. Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is immers het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. Waarschijnlijk is hier op de aanleg van de B 258n gerekend. De bedoeling was immers om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste reistijdverkorting niet gerealiseerd zal worden. Bovendien zal door de vele knooppunten in de BPL waarvan er vijf binnen 2 kilometer liggen, (hetgeen voor een snelweg de minimale afstand is) en de overige zeven knooppunten op maximaal 3,2 km liggen, de gemiddelde snelheid ver onder de 100 km komen te liggen. De beoogde tijdwinst zal derhalve minimaal zijn. Theoretisch is de tijdwinst van 80 naar 100 km/u op het gehele traject van 26 km slechts iets meer dan 3 min. In tabel 0.1 van de "Toetsing op doelbereik & MKBA" wordt voor de reistijd wegverkeer ten onrechte een groot aantal uren opgevoerd. In de opbrengst van de reistijd is ook ten onrechte het woon-werkverkeer meegenomen (ca 70 %). Tevens is er, zoals reeds vermeld, een nieuwe verbinding met Aachen via de N258n meegeteld, die er niet komt. Ook zijn niet opgenomen de kosten c.q. het omzetverlies van bedrijven en betrokkenen tijdens de realisatie. Ook de toeristische attracties zullen van de aanleg veel last hebben en zullen veel extra kosten moeten maken om goed bereikbaar te blijven. Het voordeel van de reistijd wegverkeer in de tabel 0.1 zal dan ook op O gesteld moeten worden waardoor de baten/kostenverhouding op 0,4 komt i.p.v. 1,1 en het resultaat dus negatief is. Verder staat in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL beschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen. Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hierin zijn wij van mening dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet. In werkelijkheid wordt het verkeer via de woonkernen naar de BPL getrokken en loopt de BPL vlak langs de woonbebouwing en geeft dus extra overlast. Als voorbeeld: In de Hoofdstraat in Amstenrade neemt het verkeer met 64% toe tot 20.300 mvt/etm. en dat terwijl deze straat met woningen en winkels nu al overbelast is. Er zal een onhoudbare situatie ontstaan. Zie bijlage 23 , deelrapport 4 A, "wegvak Allee". Hierin wordt nota bene geadviseerd de snelheid naar 30 km/u terug te brengen waardoor nog meer filevorming zal optreden met als gevolg een hogere C02 uitstoot! In Landgraaf, knooppunt Hoogstraat, neemt het verkeer door de kernen ook toe;: Nieuwenhagerheidestraat toename 73%, Hoogstraat toename 17 % (deelrapport 4B bijlage 8 blz. 29). Het aanleggen van de kruising Buitenring - Allee zal leiden tot ongewenste verkeerstromen op de Allee zelf, de Trichterweg richting Brunssum, de Hoofdstraat in Amstenrade en de Akerstraat Noord richting Heerlen en in het verlengde daarvan het toenemen van de verkeersintensiteit op de Emmaweg richting Brunssum en Landgraaf. Gelet op deze huidige infrastructuur zullen die verkeerstromen niet verwerkt kunnen worden. Onderzoek naar deze te verwachten

verkeerstromen heeft nauwelijks plaatsgevonden en het alternatief - het laten vervallen van deze kruising - is niet onderzocht. Wij verzoeken u hiertoe actie te ondernemen. Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Wij stellen vast dat andere oplossingen, waaronder aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht. In deelrapport 2 tweede aanvulling MER, blz 20 wordt gemeld dat Ecorys de "Ladder van Verdaas" heeft getoetst op de doelen van de BPL. De door Ecorys uitgevoerde studie adresseert echter alleen de financiële haalbaarheid van de Buitenring en adresseert niet de minder ingrijpende maatregelen volgens de punten 5 en 6 van de Ladder van Verdaas en geeft derhalve geen oordeel of met de door de Stichting Milieufederatie aanbevolen alternatieven de gewenste doelstellingen ook kunnen worden gerealiseerd.

Antwoord:

Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.

De positionering van de aansluiting Nuth op de A76 ten noorden van de Horsel is het gevolg van een integrale afweging, waarbij verschillende uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit verschillende thema`s (o.a. verkeer, natuur, eigendomsposities, ontwerprichtlijnen) zijn meegenomen. Door deze positionering van de aansluiting ontstaat voor sommige lokale verkeersrelaties een omrijbeweging. Voor het gros van de verkeersrelaties dat van de aansluiting en de nabijgelegen infrastructuur (o.a. A76 en Buitenring) gebruik maakt, is echter sprake van een efficiente oplossing, hetgeen zich ook vertaalt in onder andere de hoge verkeersintensiteiten op de Buitenring nabij de aansluiting Nuth. Daarmee is dus sprake van een adequate oplossing. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersvei ligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`. Parkstad heeft een zeer fijnmazig netwerk ten behoeve van het langzame verkeer, vooral voor voetgangers en fietsers. Voor een belangrijk deel draagt dat bij aan het woon- en leefplezier van de inwoners. De BPL vormt een enorme barrière voor dit netwerk. Mooie bruggen, tunnels en omwegen verhogen dit genot niet. De routes van fietsers langs rotondes is ook nu al riskant en wordt als onaangenaam ervaren. Uit de plannen blijkt niet duidelijk hoe de BPL ingepast wordt in het langzaam verkeer netwerk zonder veel belemmeringen, omwegen, hoogteverschillen, gevaarlijke kruisingen etc. Voor een goede beoordeling ontbreken de gegevens. De verbindingen worden veel slechter i.p. v. beter. VRI installaties zijn nodig en de reistijd (ook van het langzaam verkeer) wordt eerder verlengd dan verkort. De veiligheid voor schoolgaande jeugd, andere fietsers en voetgangers heeft geen enkele prioriteit in genoemde plannen. Sterker: alles lijkt erop gericht dit ondergeschikt te maken aan gemotoriseerd verkeer.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wanderlroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is er sprake van een schending door GS van de in Flora en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor

verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01170-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07301

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Specifieke gronden Wij stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van onze woning aan de van Hövell tot Westerflierhof niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt deze rondweg verdiept aangelegd, echter de geprojecteerde afrit zal op maaiveldhoogte opgaan in de Allee. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder ondergetekenden, betekent de aanleg van de Buitenring dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Wij stellen dat onze belangen, ondanks schriftelijke toezeggingen, onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS in het Ontwerp-BPL aangegeven dat een deel binnen de bebouwde kom en een deel buiten de bebouwde kom valt. Feit is dat de BPL per definitie in het "buitengebied" ligt ook al loopt deze langs de bebouwde kom. Op de kaart is duidelijk te zien dat de BPL vlak langs (bij ons rakend aan de tuin) de bebouwing loopt. De zone "buitengebied" is aangegeven op afbeelding 3.2 deelrapport 10 A blz 24. De gebiedszone BPL is volgens de wet "buitengebied " hierbinnen vallen ook delen van de bebouwde kom. De betiteling "buiten de bebouwde kom" geldt dus niet voor de Buitenring. De overlast van het verkeer op de BPL is niet minder dan van het verkeer in de bebouwde kom. De verdeling van het verkeer binnen dan wel buiten de bebouwde kom heeft dus geen betekenis en roept een verkeerd beeld op.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01170-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hagenouw R.G.P., Van Hövell tot Westerflierhof 29 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsbelasting De nu ter inzage liggende geluid- en luchtrapporten zijn verre van compleet. Het controleren van de beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie. Zo ontbreken o.a. de lijst met gebouwen, de bodemgesteldheid, de hoogtelijnen, schermen, toetspunten, algemene bodemfactor en resultatentabel. Niet aangetoond is ook de doeltreffendheid van voorgestelde geluidbeperkende maatregelen. Het onderzoek dient krachtens art 77 Wgh ingesteld te worden zoals vastgelegd in een Ministeriële Regeling, het "Rekenen meetvoorschrift geluidhinder 2006". Bij cluster 64 wordt aangegeven (deelrapport 10 A blz 52) dat met een scherm van 5 m voor alle woningen de voorkeursgrenswaarde wordt bereikt. Er wordt echter een scherm van 2 m geplaatst en dat zou, volgens het deelrapport, een nagenoeg hetzelfde akoestisch effect hebben. Dit wordt door ons ten zeerste betwijfeld. Door de aanleg van vijf rijstroken op de Allee zal de geluidsbelasting voor onze woning, zonder aanvullende maatregelen, enorm toenemen. Onze woning van Hövell tot Westerflierhof nr. 29 (en evenzo t/m nr. 34) valt binnen de overlappende zones van de BPL, de ovatonde, de Allee en de nieuwe rotonde Allee/Patersweg. Eerdere gegevens van de gemeente Heerlen geven aan dat onze woning in de huidige situatie al een zeer hoge geluidbelasting (geluidsbelasting - etmaal 52 DB; geluidsbelasting - nacht 41 dB) heeft. (Actieplan / EUgeluidbelastingkaart Agglomeratie Heerlen (versie : 24 juni 2008). Een cumulatieberekening ontbreekt tot op heden. Wij verzoeken u een deze cumulatieberekening uit te voeren en bij het maken van deze berekening ook het vliegtuiglawaai (AWACS) mee te nemen. Gezien de hoge geluidbelasting van de Allee lijkt het ons noodzakelijk de geluidwal/scherm van de BPL door te trekken tot aan de rotonde Patersweg/Allee. Het geplande langzaam-verkeerpad naar Amstenrade adviseren wij aan de wegzijde van de geluidswal te situeren i.p.v. aan de woningzijde. Dit omdat het pad vlak achter tuinen, gelegen aan de van Hövell tot Westerflierhof komt te lopen en de nodige geluidoverlast zal geven. Op dit moment is het nog mogelijk om ongestoord in de achtertuin te zitten. Met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast kan ook een aanleiding vormen voor gezondheidsproblemen. Het is bekend dat geluidshinder kan leiden tot stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten, (onderzoek GGD ZZL). De provincie is ons inziens veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij ons dan ook niet in. Wij stellen dat alsnog dient te worden onderzocht of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden. Ook op dit punt moeten wij vaststellen dat de GS geen enkel belang hecht aan het woongenot van haar burgers. Het adequaat uitvoeren van onderzoek op bovengenoemde punten alsmede het implementeren hiervan in het Ontwerp-BPL is ons inziens een van de belangrijkste aandachtspunten voor de komende tijd. Luchtverontreiniging Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ons de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door ons stellig verworpen. Voor ons leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van ons woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te meten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. In "toetsing op doelbereik 6t MKBA" tabel 3.9 blz 42 wordt gesuggereerd dat de emissies N02, PM10 en C02 door de buitenring gunstiger worden. Hier is echter (zie hierboven) de misleidende term buiten de bebouwde kom gebruikt voor de zone langs de BPL, die echter evengoed langs de bebouwde kom loopt. Het verkeer blijft dus grotendeels binnen de stedelijke bebouwing en dus ook de emissies van de bedoelde stoffen. Geen afname dus maar een vermoedelijke toename ook in de bebouwde omgeving van O tot 3%. Wij wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze bovenvermelde piekconcentraties. Om redenen van deze te verwachten piekconcentraties onder andere i.v.m. onvoldoende doorstroming op de kruising BPL - Allee tijdens ochtend- en avondspits (zie bovengenoemde knelpunten infrstructuur) verzoeken ondergetekenden u de kruising BPL - Allee te laten vervallen, teneinde geluids- en milieubelasting voor de

omwonenden te voorkomen. Terzijde zij gesteld dat dit knooppunt ook nauwelijks een toegevoegde waarde kan hebben op de doorstroming van de Buitenring. (zie boven bij "verkeersaspecten") Ook stellen wij dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Zoals een toename van luchtweg-, hart- en vaatziekten. Wij zijn van mening dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten. Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van onze woning. Het is nu al duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door het te verwachten verkeer dat achter langs de tuinen van de woningen aan de van Hövell tot Westerf lierhof zullen rijden. Reeds nu staan al enige jaren, in afwachting van de aanleg van de buitenring, enige panden te koop, waarvan de vraagprijs al fors onder WOZ waarde is. Ook het uitzicht vanuit onze woning wijzigt in negatieve zin. In de directe nabijheid van onze woning komt een geluidswal. Wij zullen een beroep doen op planschade als gevolg van de aanleg van deze geluidswal. Bovendien vrezen wij door de situering van deze geluidswal eerder meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij. Ook zullen wij beperkt worden in de mogelijkheden om de woning te ventileren. Het geluid van constant voorbij rijdend verkeer en de emissie van uitlaatgassen maakt dit niet echt aantrekkelijk. Ook t.a.v. dit punt zullen wij een beroep doen op een planschade regeling.

Antwoord:

Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01172-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach L.V.A., Jeugrubbenweg 22 6431DH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Reclamant is eigenaar van het object Jeugrubbenweg 22 te Hoenbroek. In het kader van de voorbereidende werkzaamheden heb ik al verschillende medewerkers te woord gestaan en toegelaten op mijn terreinen. Iedereen sprak de verwachting uit dat de Buitenring zou worden gerealiseerd buiten mijn eigendom. Zeer tot mijn verbazing blijkt nu uit het ontwerp PIP het tegenovergestelde, er zou nu wel een strook van mijn eigendom benodigd zijn ter realisering van de bestemming Verkeer [art. 6]. Ik vind dit onbegrijpelijk omdat:□1. tot de ter viste legging van het ontwerp PIP eenieder van en namens de provincie Limburg heeft uitgesproken dat geen eigendom van mij benodigd zou zijn; □2. er voldoende ruimte aanwazig is vanwege de provinciale aan koop van de woningen tot en met Hommerterweg nr. 241.□3. Het talud van de ingraving zodanig (steiler) kan worden gerealiseerd dat mijn eigendom incl. Paardestallen, werktuigenberging en afschermende houtwal blijft gespaard. In dat verband verwijs ik naar de ingraving vand de Buitenring aan de noord-oostelijke zijde van de Hommerterweg: blijkens de plankaart is daar wel een steiler talud mogelijk zodat het grondbeslag daar wel kleiner is (de woning Hommerterweg nr. 241 blijft gehandhaafd). Het is daarmee volgens mij niet noodzakelijk mijn eigendom te verkopen voor de Buitenring.□Verder voorziet het ontwerp PIP in de bestemming Agrarisch met (archeologische) waarden op mijn andere eigendommen. Ik kan mij hiermee niet verenigen omdat de terreinen bij de woning altijd in gebruik zijn geweest als tuin (zie kopie bijgaande foto) Daarbij maakt deze bestemming het hebben en houden van mijn opstallen niet mogelijk, ook is de voorziene bestemming A-W in strijd met de inrichtingen van mijn terrein tussen de woning en de paardenstallen/werktuigenberging. Dit is nl. Ingericht als erf. Ook blijkens de omschrijving in de koopakte alsmede het bestaande betemmingsplan Zuid I gedateerd 1974 blijkt het gebruik als tuin. □Tenslotte wil ik er op wijzen op de volgroeide beplantingen aan de perceelsgrenzen van□mijn eigendom. Deze zorgen voor een duidelijk zichtbare afbakening van mijn eigendom, ze dragen bij aan de privacy en nemen het geluid voor een belangrijk deel weg van de Buitenring. Tevens zijn ze `goed voor flora en fauna`. Aanleg van de Buitenring in de vorm zoals die nu voorligt in het ontwerp PIP zou tot gevolg hebben dat een belangrijk deel van deze houtwallen/beplantingen verloren gaan en daarom kan ik mij niet vinden in het ontwerp PIP.
Antwoord:	Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. □□De gronden van Indiener zijn deels benodigd voor de realisering van de Buitenring. De aankopers van provincie hebben hier reeds met u overlegd. Er wordt bezien of uw eigendomspercelen nog kunnen worden ontzien.□□Mocht dit onverhoopt niet mogelijk blijken om uw percelen in eigendom te ontzien, zal het uitgangspunt zijn dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01173-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07353**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	L` Ortye , Postbus 94 6430AB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring worden volledig ondersteund. Dagelijks heeft het bedrijf te maken met vertragingen en belemmeringen als gevolg van de gedateerde Infrastructuur van Parkstad Limburg.Het bedrijf heeft ideeën ontwikkeld voor de groeve Hommert en omgeving, dit om te komen tot een win-win situatie met betrekking tot de belangen van de overheden en het bedrijf.Voorgesteld wordt om ter plaatse van de oostflank van Vaesrade in een periode van twee tot vier jaar de Buitenring verdiept aan te leggen van km. 2,4 tot 3,6 en de groeve Hommert minder hoog aan te vullen. Het voorliggende voorstel leidt tot een soepeler grondruil, het werk ter plaatse kan worden uitgevoerd met een gesloten grondbalans, een verdiepte aanleg leidt tot een `rustiger` verloop van het lengteprofiel van de Buitenring, biedt landschappelijk een meerwaarde en leidt tot minder geluidshinder in de omgeving. Bovendien kan de langzaam verkeersverbinding via de Rozenstraat eenvoudiger tot stand gebracht worden.Het is dan ook zeer teleurstellend om te constateren dat in het inpassingsplan geen gebruik is gemaakt van de ontwerpvoorstellen ter zake.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;□Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07323**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.□□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o strijd met motiveringsbeginsel;□In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.□
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	o belangenafweging is onvoldoende geweest;□De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	o verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Betere alternatieven zijn: Provinciale weg: Schinveld-Doenrade Duitse weg: Born-Hukelhoven
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik vee! geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	o luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof.□Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	o beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□□o beperking woongenot; De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.□□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01174-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nendels A.J.M., Groeneweg 9 6447AJ te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden

omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01175-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07374**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wierts-Buurman T., Kamp 11 6361GX te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	1. Uit deze en andere relevante stukken blijkt niet in hoeverre voor of tegelijk met de eventuele totstandkoming van de Buitenring tevens afdoende maatregeien zuilen worden getroffen om sluipverkeer op de locale wegen, in casu Nierhoven (gemeente Nuth) en aangrenzende c.q. omliggende wegen en straten, blijvend te voorkomen.□Te vrezen valt dat de`voorgenomen aansluiting van de buitenring aan de A76 tot een aanzienlijke toename van het verkeer op deze wegen en straten zal leiden.□Ik verzoek u met klem vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende het van de hier bedoeide wegen en straten weren van doorgaand en ander siuipverkeer.
Antwoord:	In de verkeerskundige onderzoeken voor het Inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg/Kamp voor doorgaand verkeer. De knip is beschreven in deelrapport 1 Tracenota/MER Aansluiting Nuth (pagina 91). Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. □□□De exacte locatie en vorm van de knip is in het Inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01175-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wierts-Buurman T., Kamp 11 6361GX te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	2. Afhankelijk van het te realiseren aansluitingsaltematief valt voorts geluidsoverlast te vrezen door siuipverkeer, door verkeer van Buitenring en A76 - zeker bij een keuze voor een turboverkeersplein - dan wel anderszins. Ik verzoek u, eveneens vóór of tegelijk met de besluitvorming over de aanleg van de Buitenring, tevens (een) besluit(en) te nemen inhoudende dat, ingeval tot aanleg wordt besloten, wordt gekozen voor een zodanige uitvoering van de Buitenring met inbegrip van bedoelde aansluiting, dat genoemde geluidsoverlast niet optreedt. Voorts verzoek ik u mijn zienswijze waar vereist te beschouwen als mede gericht tegen het hierboven onder de genoemde ontwerpbesluit.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01176-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07376**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Meens Transport , Vaesrade 79 6361HH te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Langs deze weg willen wij kenbaar maken dat wij voor de Buitenring zijn, dat is zelfs noodzaak. De buitenring zal in onze ogen het beste resultaat hebben wanneer er zo weinig mogelijk obstakels w.o. rontondes enz. in zitten. Wij zijn echter ook inwonersvan Vaesrade. Wij pleiten voor een verdiepte ligging ter hoogte van het Jeugrubbe naar de Hommerterweg met geluidwerende voorzieningen met ZOAB zodat we in dit pittoresk dorp kunnen blijven wonen. Zo niet dan zal dit leegloop tot gevolg hebben. Tevens is het voor de inwoners van Vaesrade en Nuth dat ze een langzaamverkeer toegang blijven houden zonder te moeten omrijden Wij hebben een lager op industrie terrein de Horsel te Nuth. Hierdoor pendelen wij meerdere malen per dag met vrachtwagens en graafmachines tussen Nuth en Vaesrade.□Wanneer door de aanleg van de ringweg de bestaande situatie komt te vervallen zullen wij toch met ons materiaal naar Nuth moeten rijden en dat is het snelste zonder omwegen over□Schinnen/Hoensbroek. Deze omwegen gaan het milieu, overlast voor omwonenden, en onze beurs niet ten goede komen □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In het kader van het akoestisch onderzoek is afgewogen op welke locaties geluidswerende voorzieningen nodig zijn. De Buitenring wordt uitgevoerd met een geluidsreducerend verhardingstype, dubbel deklagen type B, vergelijkbaar met ZOAB□□Tussen Vaesrade en Nuth blijft een directe verbinding voor gemotoriseerd verkeer aanwezig in de vorm van een verbindingslus. Deze verbindingdslus kruist parallel aan de Buitenring het spoor om vervolgens onder de Buitenring door aan te sluiten op de rotonde bij de Van Eijnattenweg. Voor langzaam verkeer wordt een fietstunnel onder de Buitenring aangelegd bij Kathagen. Ook hier blijft daardoor een directe verbinding intact.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07380**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Buitenring loopt dwars door het van de gemeente Brunssum gehuurde gedeelte van het Schutterspark en dwars door de aanwezige vijver. Cliënt zal als gevolg hiervan ernstig in zijn bedrijfsbelangen worden aangetast. Cliënt heeft grote investeringen (ongeveer €10.000) gedaan in met name de betreffende vijver, bestaande uit het creëren van een doorwaadbare plaats en een hindernisbaan door de vijver. De aantrekkelijkheid van het Schutterspark zal ernstig worden aangetast als gevolg van de keuze voor dit tracé.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal de vijver die door reclamant wordt gebruikt deels verdwijnen. In overleg met reclamant zal worden bezien op welke wijze de vijver kan worden heringericht, zodat een vergelijkbaar gebruik mogelijk is.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07381**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt heeft dan ook ernstige bezwaren tegen de toegepaste noordelijke variant dwars door zijn gehuurde grond. In het huurcontract staat in artikel 14: 14.1 De huurder verklaart uitdrukkelijk en volledig op de hoogte te zijn van het feit dat op de gronden gelegen langs het huurobject, het zoektracé van de Buitenring Parkstad (Noord-variant) is geprojecteerd, welke thans onderdeel uitmaakt van een tracé/MER-studie. De huurder verklaart ook uitdrukkelijk en volledig op de hoogte te zijn van de zgn. 100-meter-invloedszone welke eveneens op deze gronden is gelegen.
Antwoord:	Het tracé van de BPL valt ter plaatse van het huurobject binnen de corridor voor de BPL die in het POL2001 en POL2006 is opgenomen. In tegenstelling tot wat in het huurcontract tussen de gemeente Brunssum en reclamant staat vermeld, heeft het huurobject dan ook altijd binnen het zoektracé voor de BPL gelegen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07382**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest bovendien voor grote overlast en bereikbaarheid tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07383**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het argument dat een robuuste verbinding wordt gecreëerd tussen Brunssummerheide en het□Schutterspark inclusief herstel van het oorspronkelijk natuurlijk evenwicht als gevolg van de□aanleg van een 2 keer 2 baans-100 km/u weg, wordt ten stelligste bestreden.□Dit gebied heeft een bijzondere biotoop, waaronder de hazelworm en ijsvogel. De vijver is de□grootste broedplaats van verschillende soorten kikkers. Cliënt heeft in een eerder gesprek reeds een inventarisatie van het IVN hiervan uitgereikt, deze dient hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd.
Antwoord:	Om de schade voor natuur te beperken, is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.□□Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07384**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Naar mening van cliënt is het tracé op deze locatie niet gewenst omdat sprake is van een zeer kwetsbaar gebied. Het BPL had dit gebied moeten ontzien. In dit geval loopt het tracé door een conflictgebied met een zeer hoge waardering en maakt niet gebruik van een bestaande infrastructuur maar wordt een geheel nieuw tracé geplaatst. Dit is volstrekt in strijd met uw eigen uitgangspunten.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07385**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Naar mening van cliënt gaat het MER voor de effecten op de thema`s die zijn beschreven ten onrechte uit van een referentiesituatie die is gelegen in het jaar 2005, terwijl we nu 5 jaar verder zijn.
Antwoord:	In het Inpassingsplan en de onderliggende rapporten heeft de referentiesituatie betrekking op het zichtjaar 2025, niet 2005. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07386**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het BPL zal een grote inbreuk hebben op de vijver en de directe omgeving, de te verwachten geluidsoverlast zat de te verwachten bezoekersaantallen negatief beïnvloeden, de ruimte die overblijft zal voor cliënt bedrijfseconomische ontoereikend zijn (alle schade zal op de provincie en/of gemeente Brunssum worden verhaald). Het Blotevoetenpark is een groot toeristisch trekpleister die dit jaar minimaal 12.000 bezoekers zal ontvangen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal de vijver die door reclamant wordt gebruikt deels verdwijnen. In overleg met reclamant zal worden bezien op welke wijze de vijver kan worden heringericht, zodat een vergelijkbaar gebruik mogelijk is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10470**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van het BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen. In de toelichting op het ontwerp-inpassmgsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat het BPL Meraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys), waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft het BPL, is het cliënt gebleken dat het BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10471**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudgct hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen- Er wordt gesteld dat het BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moet worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënt is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10472**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke ptekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Puitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoc lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met het BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst cliënt er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de preciese locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden. Cliënt kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd difruse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in bet feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van de regio te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren. Door de Buitenring nemen de capaciteit en doorstroming op het wegennet in Parkstad Limburg toe en wordt het onderliggende wegennet ontlast. Bovendien zorgt de Buitenring voor een logischer structuur van het wegennet in Parkstad, waardoor attracties makkelijk te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen. De bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve attracties neemt hierdoor toe. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10474**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder het BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap, waaronder het Schutterspark, of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om het BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van het BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. In het ontwerp van de Buitenring is er veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden ter plekke diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10476**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van het BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing op van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaart. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat het BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio. Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan 1.000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat door het BPL. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst erop dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optiraaaJ kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In de rapportage ‘Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA’ wordt gesteld dat de Buitenring een positief effect zal hebben op werkgelegenheid en zorgt voor 180 arbeidsplaatsen. Het betreft arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de realisatie van de Buitenring zijn toe te rekenen. De werkgelegenheid is het gevolg van de betere bereikbaarheid en dalende transportkosten voor bedrijven in Parkstad Limburg door de realisatie van Buitenring. Dit effect is structureel. De 180 arbeidsplaatsen betreffen specifiek het werkgelegenheid in Parkstad (=bruto-effect). Een deel van de toename van de werkgelegenheid kan ten koste gaan van een afname van werkgelegenheid buiten de regio (=netto-effect); de werkgelegenheid komt/blijft in Parkstad in plaats van te verplaatsen naar buiten de regio. Verwacht wordt dat de realisatie van de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken naar, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Het indirecte effect van de Buitring op werkgelegenheid is in de rapportage niet gekwantificeerd. Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10478**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat ook zonder het BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal□ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de□krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt.□Cliënt vraagt zich af waarop dit is gebaseerd. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode□van 2004^2005 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt met te verklaren waarop u de invoer in het□verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is volgens cliënt niet te herleiden uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10479**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de Oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat het BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. Het BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen het BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënt wijst erop dat a] vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructüur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Een eventuele toekomstige herinrichting van deze lokale wegen, die afgestemd is op de lagere belasting, is een zaak van de liokale wegbeheerders en valt buiten de scope van het project Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10481**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt erop dat door de aanleg van het BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks het BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden.Client wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van het BPL- Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat de aanleg van het BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Het is ons onduidelijk waar de indiener haar veronderstelling op baseert dat het een fenomeen is dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt.Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10482**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat het BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpuntcn op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de□toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënt wijst erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10483**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder het BPL en op een paar wegvlakken een IC is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder het BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op op wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de IC waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming, lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden

enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl.

aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten ggoed komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling.□□De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit.□Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01177-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10484

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt erkend dat het□BPL opzettelijk als 100 kilometer weg wordt gerealiseerd, omdat er anders een reële kans is dat□weggebruikers toch meer geneigd zijn om gebruik te gaan maken van het interne wegennet. Dit□toont ook aan de interne bereikbaarheid bepaald met slecht is en derhalve voldoet aan de behoefte van de weggebruikers.
Antwoord:	Het feit dat er een kans bestaat dat weggebruikers toch gebruik maken van het onderliggend wegennet in geval van een Buitenring met een maximumsnelheid van 80 km/u, duidt er niet op dat de interne bereikbaarheid niet slecht zou zijn, zoals indiener veronderstelt. Wel duidt dat erop, dat de Buitenring in dat geval onvoldoende oplossend vermogen heeft.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01177-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10485

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door het BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is. In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft aan een verkorte reistijd naar Aken. Cli&it is van mening dat dit van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde vati een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst erop dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken niet groot is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De provincie vindt van belang dat de Buitenring, naast andere doelstellingen, zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van Parkstad Limburg als geheel. De reistijdwinst door de Buitenring kan oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op voor het totale verkeer in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01177-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10486

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10487**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van het BPL als gevolg van de afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom N02, PM10 en CO2 met circa 5% afnemen- Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden N02 PM10 en CO2 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toeneemt als gevolg van het BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied. Per saldo is er dus volgens cliënt sprake in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat het BPL niet de wettelijke normen overschrijdt.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Waar dat doelmatig is, worden geluidbeperkende maatregelen toegepast. Daar waar hogere waarden nodig zijn, is in ieder geval geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10489**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	De conclusies van de geactualiseerde Passende Beoordelingen, die ter inzage worden gelegd bij het vaststellingsbesluit, zijn niet gewijzigd ten opzichte van de eerdere versies. De natuurlijke kenmerken van de Natura2000-gebieden worden niet aangetast. Een ADC-toets is dus niet nodig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10490**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbeterd als gevolg van het BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstrucruur in het gebied Parkstad Limburg er zonder het BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken en gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10491**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkmgskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van het BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënt heeft in het kader van de paragrafen l a tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor het BPL. Cliënt heeft dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01177-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10492**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van het BPL alsmede het onderhoud van het BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden.□De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen zich door het BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woonwcrkverkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaal-recreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Het waarderen van reistijdveranderingen is gedaan via de voorgeschreven richtlijnen.□De MKBA gaat uit van de meest actuele kostenramingen voor de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01177-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10516

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Bekker W., Heidestraat 15a 6443VW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Client is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01179-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 07387

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boymans Handel , Kranenpool 16a 6443VA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen graag gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in dienen over het Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland. De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevoikingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01179-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07388**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boymans Handel , Kranenpool 16a 6443VA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01179-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07389**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boymans Handel , Kranenpool 16a 6443VA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01179-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07390**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boymans Handel , Kranenpool 16a 6443VA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **01180-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07392**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metro Cash & Carry Nederland B.V. Makro Nuth , Thermiekstraat 15 6361HB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen graag gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen over het Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland. □De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01180-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07394**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metro Cash & Carry Nederland B.V. Makro Nuth , Thermiekstraat 15 6361HB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01180-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07395**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metro Cash & Carry Nederland B.V. Makro Nuth , Thermiekstraat 15 6361HB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01180-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07396**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Metro Cash & Carry Nederland B.V. Makro Nuth , Thermiekstraat 15 6361HB te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07397**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen graag gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in dienen over het Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Wij willen deze mogelijkheid benutten om opnieuw onze waardering en steun uit te spreken voor deze ontsluiting naar andere Limburgse regio`s en Duitsland.□De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07398**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07399**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07400**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07402**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij maken ons wel zorgen over het feit dat de zuidelijke aansluiting van de Buitenring op de N281□(aansluiting via de rotonde bij bedrijventerrein Avantis) op korte termijn doorstroomproblemen zal opleveren.
Antwoord:	Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01183-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07404**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade , Steenbergstraat 31 6465AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder zien wij een probleem ontstaan tijdens de werkzaamheden aan de Buitenring, met name voor het Bedrijventerrein Willem Sophia waar ons bedrijf gevestigd is. Als aan- en afrij route kennen wij momenteel de Hamstraat als enige geschikte route voor zwaar vrachtverkeer. Via de wijken Gracht en Spekholzerheide is geen optie. Als tijdens de werkzaamheden de Hamstraat weggebroken is, hebben wij dus geen alternatief meer. Wij vragen hiervoor uw extra aandacht.
Antwoord:	De bereikbaarheid tijdens de bouw van de Buitenring is afhankelijk van de bouwfasering. Daar hebben wij thans nog geen zicht op. Uitgangspunt zal echter zijn om de bereikbaarheid van uw bedrijf ook tijdens de bouw van de Buitenring zoveel mogelijk te waarborgen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen J.L., Grasweide 44 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen J.L., Grasweide 44 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen J.L., Grasweide 44 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01184-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen J.L., Grasweide 44 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen R., Kievitstraat 31 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen R., Kievitstraat 31 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen R., Kievitstraat 31 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen R., Kievitstraat 31 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01185-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen R., Kievitstraat 31 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duukel M.M., Daniel-Eik 1 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duukel M.M., Daniel-Eik 1 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07415**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duukel M.M., Daniel-Eik 1 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duukel M.M., Daniel-Eik 1 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01186-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duukel M.M., Daniel-Eik 1 6465BT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voordat ik gronden wil aanvoeren tegen de weg, merk ik op dat ik zeer teleurgesteld ben in het feit dat de een dergelijk project als de Buitenring ter inzage wordt gelegd in de grote vakantieperiode. Ik hoop dat dit geen bewuste keuze is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook de informatieverstrekking aan de direct belanghebbenden is zeer summier geweest. Zelfs op de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 in het Rodastadion konden de medewerkers van de provincie mij geen relevante informatie geven, wat het concreet voor mij als direct betrokkene betekende(afstand tot mijn huis, hoogte van bruggen en wallen enz.)
Antwoord:	De stukken hebben vanaf 17 juni 2010 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio. Een ieder die dat wilde heeft in die periode de mogelijkheid gehad om in, bijvoorbeeld, een gemeentehuis de stukken te bekijken en een zienswijze indienen. Daarnaast zijn de stukken ook aangeboden op de website van de Buitenring. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Wij nemen kennis van uw standpunt en betreuren het als bij u het gevoel leeft dat ondanks alle kennis en kunde die er op die dagen aanwezig was, u schijnbaar niet bent gecontenteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07418**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp- BPL opgesomde problemen op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van de toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economische als toerischrecreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Ik ben van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze weg leidt tot een oplossing van voornoemde door de GS als zodanig bestempelde problemen. Het lijkt mij dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt.Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg berust op onjuiste en onduidelijke gronden. Vooral het nut en de noodzaak is zeer twijfelachtig, daar het hoofddoel en diverse subdoelen niet worden verwezenlijkt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst de Buitenring is toegeredeneerd en toegeschreven. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Wij hebben samen met de regio in de periode 2006 - 2008 een aantal alternatieven □voor de ligging van de Buitenring onderzocht. De resultaten zijn verwerkt in de Tracénota/Milieu Effect Rapport Buitenring Parkstad Limburg (TN/MER BPL). De milieueffecten, zoals verwoord in deze TN/MER BPL zijn meegenomen in het bestuurlijk standpunt over het zogenaamde Voorkeurstracé. Beide documenten hebben medio 2008, samen met de concept Omgevingsvisie, een afzonderlijke inspraakprocedure doorlopen. Tevens heeft de Commissie voor de m.e.r. ten aanzien van de TN/□MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit□ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze is nu ook afgerond. Er is voor deze aansluiting een voorkeursalternatief

bepaald op basis van de onderzoeksresultaten. Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Wij zijn dan ook van mening dat een zorgvuldige belangenafweging heeft plaatsgevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01187-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07421

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bovendien heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen, zo die de er zijn mochten, op te lossen middels aanpassing van het bestaande wegennet.□Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingplan in te zetten, had hier□zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de weg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing van naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS wordt genoemd:□- Pagina 92 van de toelichting behorend bij ontwerp- BPL. Hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp- BPL.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS wordt genoemd:□- Pagina 107 van de toelichting. Hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekening in augustus 2010 verwacht wordt.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. □Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging: Bij het opstellen van een inpassingplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen, zelfs niet gebeurd. Ik krijg sterk de indruk dat uitbreiding van de infrastructuur en het wegennet het doel is, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring betekent voor mij een grote toename van verkeersbewegingen op korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het hele trace, terwijl in mijn ogen-mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1 rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In een toelichting behorend bij het ontwerp- BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hierarchie kent. Hiertoe noemt GS op pag. 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Een duidelijke motivatie ontbreekt van deze knelpunten. Als die knelpunten er zouden zijn, dan hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door de Provincie onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij ontwerp- BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring: zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Daar waar dat niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoend gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging IC- verhouding In het bij ontwerp- BPL behorende Achtergronddocument Verkeer staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geillustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde IC verhouding. Daargelaten of de door GS bij ontwerp- BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van de IC verhouding leidt. Op basis hiervan kan ik niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit probleem middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale wegenstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het Achtergronddocument Verkeer geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van het aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook met de haren erbij zijn gesleept.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers-en mobiliteitsvraagstukken:□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde Ladder van□Verdaas toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing,□mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden□onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie□van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs□opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus□aanpassing van het bestaande wegennet door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede□ontsluiting tussen Aachen (Duits achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was□om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258N. In□2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te□verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan nu al gesteld worden dat deze door de□provincie Limburg gewenste verbinding niet snel gerealiseerd zal worden. De vraag is of die□weg er uberhaupt komt. De primaire verkeersader tussen Parkstad Limburg en Aachen blijft□de N281-A76. En zelfs met een betere ontsluiting tussen beide conglomeraties onderschrijft□dit wederom niet het provinciaal belang.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig voorkomen worden - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. de aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt de aanleg van de weg de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van schending door GS van de in de Flora- en faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Verlies van archeologische waarden In Kerkrade dient nog veel onderzoek verricht te worden op het vlak van archeologische waarden. Momenteel zijn er in Kerkrade een zestal onderzoeken verricht waarbij er bij twee een behoudenswaardige vindplaats is geconstateerd en 1 onbepaald is gebleven. We dienen te waken over de archeologische waarden die reeds zijn aangetroffen en die nog eventueel aangetroffen zullen gaan worden. Het cultuur- historisch verlies kan groot zijn. Dat betekent dat Kerkrade een deel van zijn identiteit zal kwijtraken.
Antwoord:	Het is correct dat binnen het tracedeel dat in de gemeente Kerkrade ligt zich archeologische waarden bevinden. In de aanloopfase van de realisatie van de weg zal ook binnen de gemeente Kerkrade nog verder archeologisch (voor-) onderzoek worden uitgevoerd naar zowel de bekende als mogelijk nog niet ontdekte vindplaatsen. Juist om te voorkomen dat door de realisatie van de Buitenring schade aan het cultuurhistorisch erfgoed plaatsvind wordt dit archeologisch (voor-) onderzoek uitgevoerd. De kennis over het landschap, de archeologie die wordt opgedaan binnen dit project voegt eerder dragers voor de Identiteit van Kerkrade en (Zuid-) Limburg toe dan dat het deze aantast. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Explosievenonderzoek Expliciet voor Kerkrade is er een probleemanalyse in uitvoering. De conclusies en aanbevelingen hiervan zijn dus nog niet aanwezig bij dit Inpassingsplan.
Antwoord:	In bijlage 12 van de toelichting van het Inpassingsplan zijn de resultaten van het explosievenonderzoek opgenomen. Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Onderzoek naar NGE is niet verplicht, maar het uitvoeren van een dergelijk onderzoek is verstandig om een veilige werkplek tijdens veldwerk en uitvoering te kunnen garanderen. Uit het nader uitgevoerde historische onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken: “De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Mora’s EODD, geven indicaties dat er tijdens de bevrijding van Zuid Limburg binnen het toekomstig tracé van de Buitenring Parkstad, grondgevechten hebben plaatsgevonden tussen Duitse en Geallieerde strijdkrachten. Het bedoelde gebied is verdacht op de mogelijke aanwezigheid van geschutsmunitie uit de Tweede Wereldoorlog” Om tot een specifieke afbakening van het verdachte gebied te komen is de provincie in overweging gegeven om voor de volgende locaties in de gemeente Kerkrade, daar waar het nieuwe tracé van de Buitenring is gepland een probleemanalyse te laten samenstellen: 1. Krichelbergsweg, 2. Vauputsweg, 3. Spekholzerheidervoetpad, 4. spoorlijn Kerkrade - Simpelveld v.v., 5. Parallelweg, Slakbeemdenweg, 6. (N300) Hamstraat, 7. het gebied tussen de (N300) Hamstraat en de rotonde op de N281 (Avantisallee). De resultaten van deze probleemanalyses worden in een later stadium gerapporteerd. Deze resultaten zijn meer relevant in het kader van de uitvoering van het plan dan voor dit Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen van de bewoner zelf□Ik ben van mening dat de door de Provincie gemaakte trace- keuze die direct langs de mijn□woning aan de Krichelbergsweg loopt niet de juiste keuze is. In het ontwerp- BPL wordt de□rondweg aangelegd via de Dentgenbacherweg en wordt doorgetrokken tot aan de Hamstraat.□Langs die autoweg ligt mijn woning.□□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de□navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap,□cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Ik ben van mening dat□in mijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zoveel□mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In mijn ogen is het alternatief te weten via het bestaande wegennet, geschikter dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen aan langs dichte woonbebouwingen. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé waar ik ook woon, betekent de aanleg van de Buitenring dan ook een behoorlijke verslechtering van het woon- en leefklimaat. GS heeft mijn belangen onvoldoende meegenomen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	GS hebben onvoldoende gemotiveerd, waarom gekozen is voor het tracé over de Dentgenbacherweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	In paragraaf 7.5 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL motiveert de provincie waarom zij de voorkeur heeft voor een doortrekking van de Dentgenbachweg naar de Hamstraat. De belangrijkste motieven zijn de economische en toeristische ontsluitingsmogelijkheden die de weg biedt in het geval van de doorgetrokken Dentgenbachweg, evenals het belang van de aansluiting bij de Mensheggerweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Ik verwijs naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d.7 april 2010(zaaknummer 200806952-1R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum al zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt dat uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Momenteel kan ik nog genieten van mijn aardse paradijsje op de Krichelberg. Lekker ongestoord terrassen en ongestoord in mijn achtertuin zitten of in de tuin werken en genieten van mijn vele bloemenperkjes. Met de komst van de Buitenring wordt mijn buitenplezier vergald door geluidsoverlast. Die geluidsoverlast is ook slecht voor mijn gezondheid. Zeker als oudere ben je kwetsbaar. Die overlast kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijks activiteiten; als gevolg hiervan loop ik een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik vind dat GS veel te gemakkelijk is overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidshinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren, kan er bij mij dan ook niet inkomen. Ik stel dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits, zal gedurende die perioden sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Dit kan leiden tot acute gezondheidseffecten. Denk hierbij luchtwegklachten en een afname van de longfunctie.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ik ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ter plaatse van de voorziene aanleg van het trace sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt door mij ten stelligste verworpen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik-waarde verminderingwoning□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van mijn woning. Het moge□duidelijk zijn dat potentiële kopers worden afgeschrikt door dit gedrocht voor de deur. Ook□het uitzicht vanuit de woning wijzigt in negatieve zin. Daarnaast zal ook het gebruik van de□woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er niet meer bij. Laat staan de hierboven reeds□aangehaalde negatieve effecten die dit buiten zitten met zich meebrengen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Extra directe negatieve gevolgen.□Naast mijn eigen huis ligt nog een pand dat tot ons eigendom behoort en ik verhuurd heb aan□een familielid. Met opzet heb ik dit huis nooit verkocht. Ik wilde een mooie grote tuin zonder□afscheiding in een mooie en rustige buurt. Dit alles zal verstoord worden door komst van de□rondweg. De huurder heeft me nu al toegezegd dat bij doortrekking van de Buitenring hij naar□een nieuwe woonplek zal uitkijken. Kopers voor die woning zullen zeker niet in de rij staan□om een huis te kopen met een autoweg voor de deur. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een grote□waardedaling van de woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01187-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sauren- Krawczijk A., Krichelbergsweg 26 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook is nog niet alle relevante informatie aanwezig om een volledig oordeel te kunnen vellen over deze infrastructurele ontwikkeling
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van een stuk unieke natuur, de bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur;
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is vanuit alle richtingen uitstekend bereikbaar met auto en openbaar vervoer. Zelfs burgemeester Som kan dit onderschrijven. Kerkrade heeft de geplande weg dan ook niet nodig om goed bereikbaar te zijn;
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bereikbaarheid van mijn eigen straat / woonomgeving zal zelfs verslechteren;
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen, en fijnstof in de omgeving komen. Hiermee wordt het risico op gezondheidsschade verhoogt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01188-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal een waardedaling van mijn eigendomswoning met zich mee brengen en de (latere) verkoopbaarheid niet bevorderen;
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01188-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07446

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Krewinkel M.A.H.G.M., Grachterstraat 10 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De rust in de omgeving zal door toenemende geluidshinder worden aangetast en dat heeft een negatieve invloed op leef- en woonklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01189-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07458

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik ben van mening dat de aanleg van deze buitenring de waarde van mijn huis danig zal doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zal de rust in onze tuin en buurt danig worden aangetast, dat het leefklimaat negatief beïnvloed wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van een rustige leefruimte maar ook een gezond leefklimaat. De aanleg van de buitenring zal de CO2 concentratie in de lucht verhogen en daarmee gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01189-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder zal de aanleg van deze weg ten gevolge hebben dat de mooie natuur in onze directe omgeving verloren gaat.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01189-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07462

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is momenteel goed bereikbaar, zowel met de auto alsook het openbaar vervoer. Naar mijn mening is de aanleg van deze weg niet noodzakelijk om de bereikbaarheid te vergroten.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01189-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07463

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Raaijmakers N.G.H., Caecilia-Gracht 13 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik zie zeker ook geen noodzaak om de snelheid te verhogen naar 100 km per uur.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Aantasting van ons woon- en leefgebied door verkeersoverlast, geluidsoverlast, stank- en fijnstof.□(..)□Als direct omwonenden zullen we veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de□verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Doorkruising van de ter plekke aanwezige natuurgebieden waardoor de uitrijmogelijkheden per paard sterk worden beperkt. Het gebied is, naast een uitrijgebied ook een belangrijke verbinding met een groter gebied waar mogelijkheden zijn voor natuur- en landschapsbeleving per paard. Wij zijn namelijk recreatieruiters die graag per paard van het gebied willen genieten.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van ons eigen woonhuis (Grachterstraat nr 95) maar ook de waarde van onze overige onroerende goederen (Grachterstraat nr 91 en nr 93) welke onze eigendom zijn behoorlijk doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De nut en noodzaak van de Buitenring is zeer twijfelachtig. Alvorens over te gaan tot het aanleggen van de Buitenring had de provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen zoals verbetering van bereikbaarheid, economische en toeristische-recreatieve positie van Parkstad Limburg, verkeersveiligheid (indien deze impulsen noodzakelijk zijn) niet via het bestaande wegennet had kunnen worden bereikt. De maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) laat slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omdat tijdens het ter inzage leggen van de stukken nog niet alle onderzoeksresultaten bekend zijn kan m.i. niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01190-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07471**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kerckhoffs P., Grachterstraat 95 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking.
Antwoord:	In Parkstad Limburg is geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Daarmee ontstaat voor het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet juist een afname van verkeer als gevolg van de Buitenring. Alleen op enkele toeleidende wegen naar de Buitenring zal sprake zijn van een verkeerstoename vanwege de vekeersaantrekkende werking van de Buitenring.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01192-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schreuers H., Wiesenweg 69 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01193-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sachs H.H., Wagnerstrasse 14 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres wSre ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafce nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01194-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neshcs A., Rosenstrasse 5 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Stra3e nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en daarom voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07481**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a, geluidshinder) danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is op geen enkele manier een inpassing gepleegd van het toekomstige fiets-/voetganger- en bromfietsverkeer en om beweging en zo ook de gezondheid te stimuleren lijkt dit niet erg bevorderlijk.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Er is ook op geen enkele manier rekening gehouden met de cultuur historische en daarmee ook de economische waarde van het gebied.
Antwoord:	In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01196-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade kent als enige gemeente in Nederland al twee trajectzones binnen het Openbaar Vervoer en dit zal door de aanleg van de Buitenring alleen maar bevestigd worden. Het onderlinge contact tussen de verschillende wijken binnen Kerkrade zal danig verslechteren. Er ontstaat een tweedeling in Kerkrade. Men zou denken dat men met voortschrijdend inzicht niet zou kiezen voor een "autoweg" midden door een stad. In de buurt hoeven we maar te kijken naar Maastricht die nu moeten kiezen voor een dure ondertunneling om dit probleem op te lossen.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01196-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07489

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Albertz M.E.G., Veldhofstraat 93 6471CE te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dan is het absurd dat er nu al sprake is van een buiten alle proporties overschrijding van het budget en dat voor een "Provinciale" weg waar de inwoners van de verschillende gemeenten aan moeten betalen. Dat terwijl de bereikbaarheid binnen de gemeente Kerkrade er alleen maar op achteruit gaat. Niemand heeft berekend hoelang de reistijd wordt voordat ik vanuit Eygelshoven bij vrienden in Gracht ben. Niet met de auto, niet met de fiets en ook niet met het Openbaar Vervoer en dat voor 6 minuten sneller van Nuth naar Kerkrade?
Antwoord:	Voor veel verplaatsingen van en naar Kerkrade zal de Buitenring resulteren in kortere reistijden. De uitgevoerde verkeersanalyses en het rapport van ECORYS illustreren dit. De Buitenring betekent ook dat reistijden tussen Eygelshoven en De Gracht zullen afnemen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01197-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07473

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx F., Horbacherstrasse 312 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht reaiisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01198-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kurth A., Bremenberg 46 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans H.J., Heiveldstraat 12 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ik pleit voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en dertialve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans H.J., Heiveldstraat 12 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgermeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans H.J., Heiveldstraat 12 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans H.J., Heiveldstraat 12 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01199-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans H.J., Heiveldstraat 12 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en□wijk danig aangetast worden wat het leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01200-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schultz v. Dratzig A., Scherbstrasse 34 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausrcichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dietze R.F.L., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dietze R.F.L., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dietze R.F.L., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dietze R.F.L., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01201-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dietze R.F.L., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01202-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weiler F., Katschenbruchstrasse 10 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. tch fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohnw die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01203-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heyenrath A., Scherbstrasse 18 52072 te Aachen Heyenrath E., Scherbstrasse 18 52072 te Aachen Heyenrath H., Scherbstrasse 18 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der□B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem di^ gewahlte Knotenpunktform im Finmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01204-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Tymister G., Scherbstrasse 56 B 52072 te Aachen Tymister P.J., Scherbstrasse 56 B 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vorallem die gewdhlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf. die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01205-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schulz H., Wiesenweg 49 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Narvaez Azuaga R., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pletten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Narvaez Azuaga R., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Narvaez Azuaga R., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Narvaez Azuaga R., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01206-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Narvaez Azuaga R., Birgitta-Gracht 33 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01207-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lange I., Haus-Heyden-Strasse 18 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01208-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deeken G., Wiesenweg 47 52072 te Aachen Deeken I., Wiesenweg 47 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktfonm im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01209-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heinemeyer W., Bremenberg 45 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01210-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giesen F., Bremenberg 42 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreinhend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01211-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giesen A., Lehnsherrenstrasse 22 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensicntlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimerisioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Ptanung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01212-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Decker G., Wiesenweg 72 52072 te Aachen Decker H., Wiesenweg 72 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buttenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01213-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheidt M., Haus-Heyden-Strasse 9 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01214-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Giesen G., Rosenstrasse 2 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheyen M.G., Dorothea-Gracht 34 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheyen M.G., Dorothea-Gracht 34 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheyen M.G., Dorothea-Gracht 34 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheyen M.G., Dorothea-Gracht 34 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01215-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheyen M.G., Dorothea-Gracht 34 6465EB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijffers C., Dorothea-Gracht 14 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijffers C., Dorothea-Gracht 14 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijffers C., Dorothea-Gracht 14 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijffers C., Dorothea-Gracht 14 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01216-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sijffers C., Dorothea-Gracht 14 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin / buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef - en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyer M., Pastoor Schijnsstraat 5 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyer M., Pastoor Schijnsstraat 5 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01218-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meyer M., Pastoor Schijnsstraat 5 6471HR te Eygelshoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theuerreit P.M.P.H., St. Jozefstraat 15 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theuerreit P.M.P.H., St. Jozefstraat 15 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theuerreit P.M.P.H., St. Jozefstraat 15 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07531**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theuerreit P.M.P.H., St. Jozefstraat 15 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01221-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07532**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theuerreit P.M.P.H., St. Jozefstraat 15 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07538**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Driel W.D., Hellebroek 41 6361AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Volgens het Ontwerp-BPL heeft de aanleg van de Buitenring tot doel de verbetering van de bereikbaarheid en verbetering van de economische en toeristisch recreatieve positie van Parkstad Limburg en vergroting van de verkeersveiligheid van regio Parkstad. Als inwoners van Nuth kunnen wij deze zienswijze niet delen. Niet alleen beschikt de gemeente Nuth over relatief weinig toeristische activiteit die haar voordeel kan doen met de Buitenring, maar de economische activiteit die volop te vinden is in Nuth is prima bereikbaar via A76/A2 en A79. De aanwezige industrieterreinen worden op dit moment goed ontsloten. Ook de zienswijze van de verbetering van de verkeersveiligheid gaat voor Nuth niet op- Door ernstige toename van sluipverkeer en daardoor overbelasting van het bestaande wegennet in Pastorijstraat, Hellebroek, Swier, Brommelen, Kamp, Nierhoven en andere straten in Nuth zal de verkeersveiligheid en ook het woongenot ernstig afnemen in plaats van toenemen. Vanuit Nuth bezien levert de Buitenring nagenoeg geen enkel voordeel op. Sterker nog, er is sprake van achteruitgang. In het streven om eerder genoemde doelen te behalen voor Parkstad Limburg worden de burgers van Nuth onevenredig benadeeld. In het kader van subsidiariteit en proportionaliteit had de Provincie daarnaast eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde doelen niet via (aanpassingen aan) het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Specifiek voor de inwoners van de gemeente Nuth betekent de Buitenring onder meer kortere reistijden met Brunssum en Landgraaf. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het

nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □□□□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07539**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Driel W.D., Hellebroek 41 6361AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het voorliggend Ontwerp-BPL wordt uitgegaan van het sluiten van de toerit naar de A76 aan de Spoorstraat in Nuth en de afrit van de A76 aan het station in Nuth. Uit onderzoek is gebleken dat dit zal leiden tot een toename van de verkeersintensiteit in de buurt Pastorij straat-Hellebroek-Brom m e le n van 1500 motorvoertuigen per etmaal naar 5600 motorvoertuigen per etmaal, een toename van 375 %. Deze wegen zijn niet ingericht voor een dergelijke verkeersstroom; op plaatsen is er momenteel zetfs geen trottoir omdat daar gewoonweg de plaats niet voor is. De verkeersveiligheid en het woongenot in de buurt□waar wij nu met plezier wonen zal navenant afnemen. Het probleem van het oplossen van verschuivende verkeersstromen wordt door het Ontwerp-BPL bij de afzonderlijke gemeenten neergelegd, die in een tijd van bezuinigingen en ombuigingen de financiële□middelen niet kunnen opbrengen voor grootscheepse aanpassingen van het bestaand wegennet dat zwaar onder druk komt te staan. De provincie laat hierdoor niet zien dat zij beschikt over enige realiteitszin.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. □□ Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek 'locatiespecifieke toelichting', onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. □Met een 'selected link analyse' voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. □□Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01228-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07540**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Driel W.D., Hellebroek 41 6361AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Belangrijke onderzoeksgegevens over onder andere geluid, bodem en luchtkwaliteit ontbreken en geven daardoor een onvolledig beeld van de plannen. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding en kan er gewoonweg geen sprake zijn van een provinciaal inpassingsplan dat uitgevoerd kan worden. De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan onze belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01229-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07541

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelissen J.H.M., Eisenhowerstraat 10 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn zienswijze is dat voor een 2x2 rijstroken met een max snelheid van 100 km/ uur deze buitenring ofwel ordinaire autoweg veel en veel te dicht langs onze woonwijk de Kling / Montgomerystraat in Brunssum komt te liggen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01229-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07542

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelissen J.H.M., Eisenhowerstraat 10 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Hierdoor zal de leefomstandigheden zo slecht worden dat de huidige verkoopwaarde van het huis door de hoge waardevermindering (na aanleg van de buitenring) een dieptepunt zal bereiken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelissen J.H.M., Eisenhowerstraat 10 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er zijn ringwegen in nederland waar men de snelheid ivm geluidsoverlast heeft verlaagd naar 80 en 50 km/u. Ook dat zou bij deze buitenring toegepast moeten worden.
Antwoord:	De Buitenring zal na ingebruikname een maximumsnelheid van 100 km/uur hebben. Een lagere maximumsnelheid betekent dat de Buitenring minder aantrekkelijk is voor verkeer om gebruik van te maken. Met het oog op de doelstellingen en de effectiviteit van de Buitenring is dit een onwenselijke situatie. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01229-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelissen J.H.M., Eisenhowerstraat 10 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Doordat de buitenring veel te dicht langs de woningen in wijk de Kling komt te liggen en doordat wij 80% per jaar westenwind loodrecht op de wijk de Kling hebben staan voorzie ik veel hogere geluidshinder en uitlaatgassen/ fijnstof dan is voorspeld. Dit houdt in dat de geluidwal aan de ant van de Montgomerystraat met z`n 1,5 m (boven maaiveld) niet toereikend is en dus minstens 2,5 m plexiglas (boven maaiveld) moet zijn om geluid, fijnstof en uitlaatgassen een beetje te minderen. Daarbij komt dast door de westenwind de hoge torensflats aan de europalaan nog eens extra als klankbord (geluidversterking) gaat fungeren incl de te hoge geluidschermen aan de overkant van de buitenring bij de Titus Brandsmastr.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Zowel bij het luchtkwaliteitsonderzoek als bij het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met metereologische omstandigheden, zoals de windrichting. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neugebauer J., Grachterstraat 47 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07547**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neugebauer J., Grachterstraat 47 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade, Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neugebauer J., Grachterstraat 47 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zuiien er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07551**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neugebauer J., Grachterstraat 47 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen,
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01230-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neugebauer J., Grachterstraat 47 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	nut en noodzaak aanleg Buitenring;Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel-) weg, had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad) -indien deze al noodzakelijk zijn niet via het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07548**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	strijd met zorgvuldigheidsbeginsel;Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	strijd met motiveringsbeginsel;In de toelichting behorend bij het ontwerp-inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand van het tracé van de Buitenring ligt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	verkeersveiligheid;Het argument van de provincie dat de Buitenring tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt, kan geen argument zijn voor de aanleg van een nieuwe rondweg. Onderzoek had dienen plaats te vinden naar het verkeersveiliger maken van het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracekeuze In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief en of onvoldoende onderzoek gedaan naar alternatieven. De ringweg komt namelijk korter langs de wijk Amstenraderveld te liggen dan aanvankelijk was gepland- De keuze om landgoed Kasteel Amstenrade in stand te houden had op een andere manier vorm gegeven kunnen worden. Men had kunnen denken aan een tunnel vanaf de Allee richting Middenweg, waardoor zowel de karakteristieke allee als ook de hoge natuurlijke waarden rondom het bronnetjes bos behouden blijft.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01231-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07557

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	geluidsoverlast;□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de aanleg van de Buitenring met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn tuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01231-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07558

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	luchtverontreiniging (fijnstof);□De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof. Deze luchtverontreiniging leidt tot een direct gevaar op voor mijn gezondheid. Ook door de hogere snelheid zal er meer uitstoot zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	beperking woongenot;□De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn woongenot.□beperking woongenot; □De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor mijn woning langs zal rijden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01231-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07560**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huveneers N.M.J., Houtduiflaan 8 6446DH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een onaanvaardbare doorkruising van enkele natuurgebieden. De provincie heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door de Provincie van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden

omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: 01232-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07552

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Borger - Nauts J.H.M., Dr. Poelsstraat 11 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	We zijn in Schinveld gaan wonen vanwege de nabijheid van natuur, de omgeving en het landelijke karakter. Door de Buitenring wordt onze omgeving vernield. We sluiten ons daarom aan bij de zienswijze van de Stichting Leefbaarheid Onderbanken.
Antwoord:	Wij verwijzen voor ons antwoord naar de zienswijze van de Stichting Leefbaarheid Onderbanken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01233-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07561

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u de tervisielegging bewust□weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer,□vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities□van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar□bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik zal ingrijpende gevolgen ondervinden. Geluidshinder, fijnstof, stank, meer verkeer zijn de directe gevolgen van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring zal voorts heel veel natuur aantasten en het is dan maar de vraag of dat allemaal gecompenseerd kan worden of via maatregelen verzacht kan worden. Natuurgebieden zulten zowel ecologisch, recreatief, opvoedkundig alsmede als zuiverende longen voor Brunssum negatief worden beïnvloed.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van het landschap en de waarde van de woningen en overige bouwwerken zullen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wie draagt trouwens de kosten van de onderzoeken of diverse panden (welke panden betreft het hier allemaal?) voldoen aan geluidtechnische eisen (hogere grenswaarde procedure moet worden gevolgd) en welke woningen/overige bouwwerken zullen geïsoleerd moeten gaan worden? Wie betaalt deze na-isolatie en waar zijn deze kosten vermeld?
Antwoord:	De overheid draagt de kosten van het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevels van woningen in het onderzoeksgebied.□□Indien voor een woning een hogere waarde is vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder wordt een onderzoek ingesteld naar het geluidsniveau binnen de woning. Indien daarbij de binnengrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden zal de betreffende eigenaar van het pand, binnen het kader van het Besluit geluidhinder, een aanbod worden gedaan om aan de gevel van zijn woning geluidwerende voorziening aan te brengen. Het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen, en de vraag wie daarvoor de kosten draagt, komt in principe pas aan de orde nadat het besluit tot het vaststellen van hogere waarden is vastgesteld. □ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waar komen trouwens de ecoducten, wat zijn de kosten voor de uitvoering hiervan en zijn deze kosten reeds opgenomen in de totaalkosten. Als de gemeente al deze kosten gaat dragen, wat betekent dit dan voor mij en de andere burgers van Brunssum? Hogere belastingen, lagere budget voor hulpverlening aan bijstandsgerechtigden, etc?
Antwoord:	De ecoducten zijn gepland over de Europaweg Noord, de N299 en ter hoogte van de kruising van de Dentgenbachweg/Hopelerweg. De kosten van de ecoducten over de N299 en de Europaweg Noord bedragen samen netto 1,8 miljoen euro. Het ecoduct over de Europaweg Noord zal alleen worden aangelegd als een Europeese subsidie aanvraag wordt gehonoreerd. Het ecoduct over de kruising Dentgenbachweg/Hopelerweg heeft ook de functie van recreatief/langzaamverkeer. Voor de burger heeft dit geen consequenties omdat dit binnen het taakstellende budget valt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor vele mensen in Parkstad. Het woongenot wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS: een extreme vorm van piekbelasting. Het tracédeel Nuth Brunssum ligt in de aan- en uitvliegroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan de overlast gaat u nu gewoon voorbij, terwijl de Mer-commissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008 / rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: " Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé: • doelbereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het eerdere MER; • nadere informatie over de mitigerende maatregelen voor geluid; • een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend van dosis-effectrelaties; • een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door AWACS" Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Zoals uit het inpassingsplan blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-commissie in te schakelen. De Crisis- en Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u, dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit gevat is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen naast het nu voorliggende Inpassingsplan. Dan zal de conclusie zijn, dat de adviezen helemaal niet zijn opgevolgd. De overlast van de AWACS betreft grote delen van Brunssum en Onderbanken. Ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, hebben veel last van het lawaai van de AWACS. U kunt het dan niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-commissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig. Naast de herrie van de overmatige piekbelasting van de AWACS krijgen vele mensen in Parkstad er nu een portie constante geluidshinder en geluidsoverlast erbij. Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aanen uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij. De geluidsoverlast vermindert mogelijk op plekken, evenzo zal mogelijk de luchtkwaliteit daar dan ook verbeteren, maar dat gaat ten koste van andere plaatsen. Daar verergert de zaak. Een soort saldobenadering: 5000 mensen hebben minder last, 4000 meer. Dat scheelt 1000 mensen positief. Dus: plan geslaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS

is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01233-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07596

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Om een indruk te krijgen hoe veel natuur er verloren dreigt te gaan, verwijs ik naarhet "Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg". Dit is een onlosmakelijk onderdeel van mijn zienswijze om aan te geven dat er naast de Brunssummer Heide nog veel meer kostbare natuur verloren gaat.
Antwoord:	Ten aanzien van het rapport over moerassen wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van Natuurmonumenten op dit punt.□□Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.□□
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen.□□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. Arcadis is in het eerder aangehaalde rapport, deelrapport 8a, al voorzichtiger. Nogmaals het aangehaalde citaat: Deelrapport 8a, bijlage 8, Alternatievenafweging EHS, blz. 82: " 1. De keuze om te komen tot een corridor voor de BPL In het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen, Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie m.e.r." Arcadis heeft het over een uiteenzetting, niet over vaststelling. Desondanks volgt Arcadis al te gemakkelijk de gedachtegang van de Provincie in bovenstaand citaat. Dat is een gele kaart voor Arcadis, want in het hele citaat slaat dit bureau de plank mis. De Provincie is verantwoordelijk en verdient hier rood. De Mer-commissie geeft in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2008 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen en nog heel veel ander huiswerk heeft te doen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling

van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01233-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07612

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen. Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie m.e.r." Ik wil in dit kader nogmaals benadrukken dat in die fase geen enkele alternatieve corridor is afgewogen tegen die ene corridor, waarover altijd is gesproken. Er is altijd sprake geweest van één zoekgebied, één corridor. Dat was een brede strook vanaf Nuth tot Brunssum, vervolgens waren er drie mogelijkheden om het obstakel Brunssum te nemen, te weten de noordvariant en de zuidvariant en de ondertunneling van Brunssum, waarna vervolgens min of meer de strook werd vervolgd richting Landgraaf en Kerkrade, maar naderhand ook nog over varianten is gesproken. Andere zoekgebieden, andere corridors waren niet aan de orde of werden genegeerd. Dat betekent dan ook dat er niet naar andere trajecten is gekeken of daar meer, minder of geen sprake zou zijn van conflicten met EHS-gebieden en als die conflicten er waren of die al of niet gemakkelijker zijn te mitigeren dan wel te compenseren. Deze stap is overgeslagen. Nee, de provincie koos van meet af aan voor die corridor. Binnen die corridor zijn, zoals gezegd, wel alternatieven afgewogen en uiteindelijk is daar een variant uit voortgekomen, de bestuurlijke variant, die nog eens via allerlei bestuurlijke overleggen is geoptimaliseerd. Maar andere corridors of zoekgebieden zijn er nooit geweest.
Antwoord:	De in het MER fase 1 geformuleerde en onderzochte zoekgebieden volgen uit de doelstellingen voor de BPL en de daaruit volgende keuze voor een ringstructuur. De ringstructuur volgt uit het streven van de provincie naar een gesloten netwerk van regionaal verbindende wegen, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande regionaal verbindende wegen, liefst rondom het stedelijk gebied. Daarnaast is een doorlopende, vloeiende ringstructuur goed herkenbaar en draagt daarmee bij aan de beoogde verbetering van de verkeers- en ruimtelijke structuur in Parkstad Limburg. In paragraaf 3.2 van het MER fase 1 is de volledige onderbouwing van de keuze voor een ringstructuur opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de Spelregels EHS (LNV/VROM/provincies, 2007) is het `nee, tenzij` beginsel als volgt verwoord. `Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Zo`n project kan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Een initiatiefnemer is in dit geval verplicht om de negatieve effecten te mitigeren. Dit houdt in dat het optreden van negatieve effecten wordt voorkomen of beperkt door aanvullende maatregelen te treffen. Bij overblijvende negatieve effecten is compensatie de laatste stap om de optredende schade ter herstellen Grote redenen van openbaar belang zijn er feitelijk niet. Zie het rapport van Ecorijs. Wat de vermeende verkeerproblemen betreft, is de verkeerskundige noodzaak is ook dunnetjes en ook in dit geval is te weinig gezocht naar alternatieve oplossingen. Vermeende verkeersproblemen anno 2010 en gewenste economische ontwikkelingen zijn met elkaar vervlochten en verknoopt tot één grote klomp spaghetti. Inmiddels weet ik dat in opdracht van enkele instanties en bureaus bezig zijn met een contra-expertise, voornamelijk betreffende de verkeerskundige onderbouwing. Die onderzoeken zullen eveneens de ondeugdelijkheid van de onderbouwing aantonen. Toch vreemd dat er zo`n ingrijpend plan ligt en het fundament los zand is. De Buitenring mist elke grondslag. Ten aanzien van de kwetsbare natuurgebieden in de nabijheid van mijn huis maar ook langs het hele gekozen traject is geen recht gedaan aan: Het nee, tenzii-principe.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide. □□
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken. U neemt als uitgangspunt de Bestuursvariant. Voor die variant hebben bestuurders gekozen. Vooral op economische motieven. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Met de Mer-commissie ben ik van mening dat, vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is zonder de realisering van de Buitenring en zonder de realisering van de verbeterde aansluiting bij Nuth. De milieueffecten en doelbereik moeten met de huidige situatie worden vergeleken. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft geen status als tracé of gekozen variant. 21 Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is er op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. Een voorbeeld ter verduidelijking: in het eerste plan ligt de weg over het Bronnenbos, daarna komt u met een optimalisatie door de weg naast het Bronnenbos te leggen en concludeert vervolgens dat u het heel goed gedaan hebt. Al in 1999 waren inspraakreacties over deze zaken al duidelijk en was de informatie bij de provincie dus aanwezig Conclusie: De nu vastgelegde variant in het ontwerp inpassingsplan is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie: dat is de situatie zoals die er nu ligt zonder Buitenring en zonder de verbeterde aansluiting bij Nuth: er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstrace voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstrace en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstrace BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het trace van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstrace. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunsummerheide (N2000) worden ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01233-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Feijen F., Hertogstraat 24 6441HL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. De provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De vraag is of de Provincie de Brunssummer Heide hier niet vergeten is. Of bewust vergeten is, omdat er nog een weg doorheen moest worden gelegd? Er lopen al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het alternatief zal meer oostelijk gezocht moeten worden. Met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een grotere stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark
Antwoord:	Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn woonhuis doen dalen met 25-40%. Verzocht wordt om vergoeding van de waardevermindering van het woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij verkoop gedurende de komende jaren, moet ik er rekening mee houden met langdurige overlast van minimaal 3 jaar. Verzocht wordt om vergoeding.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de ringweg met alle kunstwerken, zoals viaducten, rotondes etc., heiwerkzaamheden en transport met zware vrachtauto`s veroorzaken trillingen en scheuren in mijn woonhuis. De Roderlandbaan wordt opgehoogd tot het viaduct Dentgenbachweg, waarbij tonnen zand moeten worden verplaatst. Onduidelijk is in welke mate de mijngangen onder Zuid-Limburg zullen zakken.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling woonhuis heeft ook gevolgen voor de hoogte van de WOZ-aanslag, dat de basis vormt voor de onroerende zaak belasting (OZB), huurwaardeforfait en Waterschapsheffing.
Antwoord:	Een eventuele waardedaling heeft tot gevolg dat de belastingen die hierop zjin gebaseerd zullen verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De Buitenring heeft ook invloed op de verkoopbaarheid van mijn woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nachtegaalstraat 10 t/m 14 wordt nu de hoofdingang naar Eygelshoven, dus hoofdadder/hoofdweg. Dit was een rustige zijstraat van de Dentgenbachweg, waardoor in de toekomst de parkeerproblemen zullen toenemen. Er zijn maar 4 parkeervakken en de weg moet nog aangepast worden. Is nu te smal voor beide kanten te parkeren.
Antwoord:	De wijziging van de verkeersstructuur ter plaatse zal geen gevolgen hebben voor de parkeervraag. Uw constatering dat de parkeerproblemen zullen toenemen kunnen wij dan ook niet onderschrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het ophogen van de Roderlandbaan tot viaduct Dentgenbachweg zal zeker overlast komen. Situatie is nu dat de Roderbaan diep ligt met de geluidwal. Op de aangepaste tekening van de buitenring, wordt deze opgehoogd en zal deze boven de huidige geluidwal uitkomen. Het verkeer van de Roderlandbaan, auto`s en vrachtauto`s zullen voor veel geluidoverlast zorgen. Het geluid dat geproduceerd wordt, kan ongehinderd naar de woonwijk Hopel vloeien. Een oplossing is een geluidwal te plaatsen langs de Roderlandbaan, die in het huidige concept van de Buitenring niet zijn opgenomen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De uitlaatgassen en fijn stof kunnen ongehinderd de woonwijk invloeien, die de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01236-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huntjens J.J.M., Nachtegaalstraat 12 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring brengt lichamelijk en geestelijk ongemak met zich mee.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn woonhuis doen dalen met 25-40%. Verzocht wordt om vergoeding van de waardevermindering van het woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij verkoop gedurende de komende jaren, moet ik er rekening mee houden met langdurige overlast van minimaal 3 jaar. Verzocht wordt om vergoeding.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de ringweg met alle kunstwerken, zoals viaducten, rotondes etc., heiwerkzaamheden en transport met zware vrachtauto`s veroorzaken trillingen en scheuren in mijn woonhuis.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling woonhuis heeft ook gevolgen voor de hoogte van de WOZ-aanslag, dat de basis vormt voor de onroerende zaak belasting (OZB), huurwaardeforfait en Waterschapsheffing.
Antwoord:	Een eventuele waardedaling heeft tot gevolg dat de belastingen die hierop zijn gebaseerd zullen verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De Buitenring heeft ook invloed op de verkoopbaarheid van mijn woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nachtegaalstraat 10 t/m 14 wordt nu de hoofdingang naar Eygelshoven, dus hoofdadder/hoofdweg. Dit was een rustige zijstraat van de Dentgenbachweg, waardoor in de toekomst de parkeerproblemen zullen toenemen. Er zijn maar 4 parkeervakken en de weg moet nog aangepast worden. Is nu te smal voor beide kanten te parkeren.
Antwoord:	De wijziging van de verkeersstructuur ter plaatse zal geen gevolgen hebben voor de parkeervraag. Uw constatering dat de parkeerproblemen zullen toenemen kunnen wij dan ook niet onderschrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het ophogen van de Roderlandbaan tot viaduct Dentgenbachweg zal zeker overlast komen. Situatie is nu dat de Roderbaan diep ligt met de geluidwal. Op de aangepaste tekening van de buitenring, wordt deze opgehoogd en zal deze boven de huidige geluidwal uitkomen. Het verkeer van de Roderlandbaan, auto`s en vrachtauto`s zullen voor veel geluidoverlast zorgen. Het geluid dat geproduceerd wordt, kan ongehinderd naar de woonwijk Hopel vloeien. Een oplossing is een geluidwal te plaatsen langs de Roderlandbaan, die in het huidige concpet van de Buitenring niet zijn opgenomen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De uitlaatgassen en fijn stof kunnen ongehinderd de woonwijk invloeien, die de gezondheidsrisico`s verhogen.□□Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring brengt lichamelijk en geestelijk ongemak met zich mee.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01238-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Quaedvlieg J.H., Nachtegaalstraat 16 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Roderlandbaan wordt opgehoogd tot het viaduct Dentgenbachweg, waarbij tonnen zand moeten worden verplaatst. Onduidelijk is in welke mate de mijngangen onder Zuid-Limburg zullen zakken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst J., Klingbemden 17 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst J., Klingbemden 17 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merketbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijkc. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegren/ing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbekeerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd. Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst J., Klingbemden 17 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst J., Klingbemden 17 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01240-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst J., Klingbemden 17 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en mei 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn. bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelradc. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fynstof. lichtvervuiling voor de gezinnea die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01241-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst H., Klingbemden 11 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01241-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst H., Klingbemden 11 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de builenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvricndelijke. verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelhcidsbegrcnzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01241-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst H., Klingbemden 11 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01241-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst H., Klingbemden 11 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogetijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01241-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07645**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Vorst H., Klingbemden 11 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen toename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn woonhuis doen dalen met 25-40%. Verzocht wordt om vergoeding van de waardevermindering van het woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij verkoop gedurende de komende jaren, moet ik er rekening mee houden met langdurige overlast van minimaal 3 jaar. Verzocht wordt om vergoeding.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van de ringweg met alle kunstwerken, zoals viaducten, rotondes etc., heiwerkzaamheden en transport met zware vrachtauto`s veroorzaken trillingen en scheuren in mijn woonhuis. De Roderlandbaan wordt opgehoogd tot het viaduct Dentgenbachweg, waarbij tonnen zand moeten worden verplaatst. Onduidelijk is in welke mate de mijngangen onder Zuid-Limburg zullen zakken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling woonhuis heeft ook gevolgen voor de hoogte van de WOZ-aanslag, dat de basis vormt voor de onroerende zaak belasting (OZB), huurwaardeforfait en Waterschapsheffing.
Antwoord:	Indien de waarde van de woning daalt zal daarmee ook de hoogte van de daarop gebaseerde belastingen verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De Buitenring heeft ook invloed op de verkoopbaarheid van mijn woonhuis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nachtegaalstraat 10 t/m 14 wordt nu de hoofdingang naar Eygelshoven, dus hoofdadder/hoofdweg. Dit was een rustige zijstraat van de Dentgenbachweg, waardoor in de toekomst de parkeerproblemen zullen toenemen. Er zijn maar 4 parkeervakken en de weg moet nog aangepast worden. Is nu te smal voor beide kanten te parkeren.
Antwoord:	De wijziging van de verkeersstructuur ter plaatse zal geen gevolgen hebben voor de parkeervraag. Uw constatering dat de parkeerproblemen zullen toenemen kunnen wij dan ook niet onderschrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door het ophogen van de Roderlandbaan tot viaduct Dentgenbachweg zal zeker overlast komen. Situatie is nu dat de Roderbaan diep ligt met de geluidwal. Op de aangepaste tekening van de buitenring, wordt deze opgehoogd en zal deze boven de huidige geluidwal uitkomen. Het verkeer van de Roderlandbaan, auto`s en vrachtauto`s zullen voor veel geluidoverlast zorgen. Het geluid dat geproduceerd wordt, kan ongehinderd naar de woonwijk Hopel vloeien. Een oplossing is een geluidwal te plaatsen langs de Roderlandbaan, die in het huidige concpet van de Buitenring niet zijn opgenomen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De uitlaatgassen en fijn stof kunnen ongehinderd de woonwijk invloeien, die de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01242-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merneti A., Nachtegaalstraat 10 6469XW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring brengt lichamelijk en geestelijk ongemak met zich mee.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01243-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kierdorf G., Dohlenweg 20 52134 te Herzogenrath Westermann C., Dohlenweg 20 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafie nicht reaiisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01245-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schepers , Dellstrasse 26 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert□ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01246-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fink A., Klinkheiderstrasse 41 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01247-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuch C., Haus-Heyden-Strasse 65 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01248-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Framing W., Lehnsherrenstrasse 2a 52068 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01249-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Klapper W., Feldbiss 6 6462HB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vorallem die gewahtte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Burtenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Burtenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01250-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spiertz V., Bremenberg 56c 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01251-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07682

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u de tervisielegging bewust□weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer,□vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar□bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01251-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07683

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik zal ingrijpende gevolgen ondervinden. Geluidshinder, fijnstof, stank, meer verkeer zijn de□directe gevolgen van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van het landschap en de waarde van de woningen en overige bouwwerken zullen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wie draagt trouwens de kosten van de onderzoeken of diverse panden (welke panden betreft het hier allemaal?) voldoen aan geluidtechnische eisen (hogere grenswaarde procedure moet worden gevolgd) en welke woningen/overige bouwwerken zullen geïsoleerd moeten gaan worden? Wie betaalt deze na-isolatie en waar zijn deze kosten vermeld?
Antwoord:	De overheid draagt de kosten van het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevels van woningen in het onderzoeksgebied. Indien voor een woning een hogere waarde is vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder wordt een onderzoek ingesteld naar het geluidsniveau binnen de woning. Indien daarbij de binnengrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden zal de betreffende eigenaar van het pand, binnen het kader van het Besluit geluidhinder, een aanbod worden gedaan om aan de gevel van zijn woning geluidwerende voorziening aan te brengen. Het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen, en de vraag wie daarvoor de kosten draagt, komt in principe pas aan de orde nadat het besluit tot het vaststellen van hogere waarden is vastgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waar komen trouwens de ecoducten, wat zijn de kosten voor de uitvoering hiervan en zijn deze kosten reeds opgenomen in de totaalkosten. Als de gemeente al deze kosten gaat dragen, wat betekent dit dan voor mij en de andere burgers van Brunssum? Hogere belastingen, lagere budget voor hulpverlening aan bijstandsgerechtigden, etc?
Antwoord:	De ecoducten zijn gepland over de Europaweg Noord, de N299 en ter hoogte van de kruising van de Dentgenbachweg/Hopelerweg. De kosten van de ecoducten over de N299 en de Europaweg Noord bedragen samen netto 1,8 miljoen euro. Het ecoduct over de Europaweg Noord zal alleen worden aangelegd als een Europeese subsidie aanvraag wordt gehonoreerd.Het ecoduct over de kruising Dentgenbachweg/Hopelerweg heeft ook de functie van recreatief/langzaamverkeer.Voor de burger heeft dit geen consequenties omdat dit binnen het taakstellende budget valt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor vele mensen in Parkstad. Het woongenot wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS: een extreme vorm van piekbelasting. Het tracédeel Nuth Brunssum ligt in de aan- en uitvliegroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan de overlast gaat u nu gewoon voorbij, terwijl de Mer-commissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008 / rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: " Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé: • doelbereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het eerdere MER; • nadere informatie over de mitigerende maatregelen voor geluid; • een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend van dosis-effectrelaties; • een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door AWACS" Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Zoals uit het inpassingsplan blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-commissie in te schakelen. De Crisis- en Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u, dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit gevat is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen naast het nu voorliggende Inpassingsplan. Dan zal de conclusie zijn, dat de adviezen helemaal niet zijn opgevolgd. De overlast van de AWACS betreft grote delen van Brunssum en Onderbanken. Ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, hebben veel last van het lawaai van de AWACS. U kunt het dan niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-commissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig. Naast de herrie van de overmatige piekbelasting van de AWACS krijgen vele mensen in Parkstad er nu een portie constante geluidshinder en geluidsoverlast erbij. Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aanen uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij. De geluidsoverlast vermindert mogelijk op plekken, evenzo zal mogelijk de luchtkwaliteit daar dan ook verbeteren, maar dat gaat ten koste van andere plaatsen. Daar verergert de zaak. Een soort saldobenadering: 5000 mensen hebben minder last, 4000 meer. Dat scheelt 1000 mensen positief. Dus: plan geslaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege

geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01251-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07694

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er gaat heel wat natuur verloren. Sommige stukken zijn gewoon onherstelbaar. Het zijn unieke plekken, die nu verloren dreigen te gaan. Heel wat mensen genieten van die plekken. Het is een vorm van recreatie dicht bij huis. Veel daarvan is nu of verloren of moeilijker dan wel niet meer bereikbaar. Om een indruk te krijgen hoe veel natuur er verloren dreigt te gaan, verwijs ik naar bijlage 1: een "Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg". Bijlage l is een onlosmakelijk onderdeel van mijn zienswijze om aan te geven dat er naast de Brunssummer Heide nog veel meer kostbare natuur verloren gaat. In bijlage 2 vindt u een voorbeeld van een studie die het unieke karakter van het Bronnenbos beschrijft. Ook deze□bijlage is uiteraard onderdeel van de zienswijze.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.□□Ten aanzien van het rapport over moerassen wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van Natuurmonumenten op dit punt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het

ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. Arcadis is in het eerder aangehaalde rapport, deelrapport 8a, al voorzichtiger. Nogmaals het aangehaalde citaat:Deelrapport 8a, bijlage 8, Alternatievenafweging EHS, blz. 82: " 1. De keuze om te komen tot een corridor voor de BPL In het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen, Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie m.e.r." Arcadis heeft het over een uiteenzetting, niet over vaststelling. Desondanks volgt Arcadis al te gemakkelijk de gedachtegang van de Provincie in bovenstaand citaat. Dat is een gele kaart voor Arcadis, want in het hele citaat slaat dit bureau de plank mis. De Provincie is verantwoordelijk en verdient hier rood. De Mer-commissie geeft in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2008 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen en nog heel veel ander huiswerk heeft te doen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07702**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De keuze om te komen tot een corridor voor de BPL In het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen. Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie m.e.r." Ik wil in dit kader nogmaals benadrukken dat in die fase geen enkele alternatieve corridor is afgewogen tegen die ene corridor, waarover altijd is gesproken. Er is altijd sprake geweest van één zoekgebied, één corridor. Dat was een brede strook vanaf Nuth tot Brunssum, vervolgens waren er drie mogelijkheden om het obstakel Brunssum te nemen, te weten de noordvariant en de zuidvariant en de ondertunneling van Brunssum, waarna vervolgens min of meer de strook werd vervolgd richting Landgraaf en Kerkrade, maar naderhand ook nog over varianten is gesproken. Andere zoekgebieden, andere corridors waren niet aan de orde of werden genegeerd. Dat betekent dan ook dat er niet naar andere trajecten is gekeken of daar meer, minder of geen sprake zou zijn van conflicten met EHS-gebieden en als die conflicten er waren of die al of niet gemakkelijker zijn te mitigeren dan wel te compenseren. Deze stap is overgeslagen. Nee, de provincie koos van meet af aan voor die corridor. Binnen die corridor zijn, zoals gezegd, wel alternatieven afgewogen en uiteindelijk is daar een variant uit voortgekomen, de bestuurlijke variant, die nog eens via allerlei bestuurlijke overleggen is geoptimaliseerd. Maar andere corridors of zoekgebieden zijn er nooit geweest.
Antwoord:	De in het MER fase 1 geformuleerde en onderzochte zoekgebieden volgen uit de doelstellingen voor de BPL en de daaruit volgende keuze voor een ringstructuur. De ringstructuur volgt uit het streven van de provincie naar een gesloten netwerk van regionaal verbindende wegen, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande regionaal verbindende wegen, liefst rondom het stedelijk gebied. Daarnaast is een doorlopende, vloeiende ringstructuur goed herkenbaar en draagt daarmee bij aan de beoogde verbetering van de verkeers- en ruimtelijke structuur in Parkstad Limburg. In paragraaf 3.2 van het MER fase 1 is de volledige onderbouwing van de keuze voor een ringstructuur opgenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07704**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de Spelregels EHS (LNV/VROM/provincies, 2007) is het `nee, tenzij` beginsel als volgt verwoord. `Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Zo`n project kan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Een initiatiefnemer is in dit geval verplicht om de negatieve effecten te mitigeren. Dit houdt in dat het optreden van negatieve effecten wordt voorkomen of beperkt door aanvullende maatregelen te treffen. Bij overblijvende negatieve effecten is compensatie de laatste stap om de optredende schade ter herstellen Grote redenen van openbaar belang zijn er feitelijk niet. Zie het rapport van Ecorijs. Wat de vermeende verkeerproblemen betreft, is de verkeerskundige noodzaak is ook dunnetjes en ook in dit geval is te weinig gezocht naar alternatieve oplossingen. Vermeende verkeersproblemen anno 2010 en gewenste economische ontwikkelingen zijn met elkaar vervlochten en verknoopt tot één grote klomp spaghetti. Inmiddels weet ik dat in opdracht van enkele instanties en bureaus bezig zijn met een contra-expertise, voornamelijk betreffende de verkeerskundige onderbouwing. Die onderzoeken zullen eveneens de ondeugdelijkheid van de onderbouwing aantonen. Toch vreemd dat er zo`n ingrijpend plan ligt en het fundament los zand is. Dat verklaart bijvoorbeeld de uitspraak van een oud-bestuurder in Parkstad in de media, dat de Buitenring de Boulevard Périphérique van Parkstad. De weg moe(s)t er komen. Deze bestuurder en menig ander heeft zich niet fundamenteel de vraag gesteld, die je zou moeten stellen: wat is het grote maatschappelijk belang van de weg en is er geen enkel ander reëel alternatief. Als dat belang is aangetoond, onomstotelijk, en er geen enkel ander alternatief is, dan pas is de vraag aan de orde welke maatregelen er genomen moeten worden om de gevolgen te verzachten dan wel te compenseren als het om EHS-gebieden gaat of Natura 2000-gebieden. Voor de laatste gebieden geldt nog een strenger regime. Conclusie: De Buitenring mist elke grondslag. Ten aanzien van de kwetsbare natuurgebieden in de nabijheid van mijn huis maar ook langs het hele gekozen traject is geen recht gedaan aan: Het nee, tenzii-principe.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07707**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07712**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07714**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07721**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus□op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht. □
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07726**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07728**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01251-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debie J.W., Rumpenerstraat 143-27 6443CC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken. U neemt als uitgangspunt de Bestuursvariant. Voor die variant hebben bestuurders gekozen. Vooral op economische motieven. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Met de Mer-commissie ben ik van mening dat, vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is zonder de realisering van de Buitenring en zonder de realisering van de verbeterde aansluiting bij Nuth. De milieueffecten en doelbereik moeten met de huidige situatie worden vergeleken. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft geen status als tracé of gekozen variant. 21 Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is er op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. Een voorbeeld ter verduidelijking: in het eerste plan ligt de weg over het Bronnenbos, daarna komt u met een optimalisatie door de weg naast het Bronnenbos te leggen en concludeert vervolgens dat u het heel goed gedaan hebt. Al in 1999 waren inspraakreacties over deze zaken al duidelijk en was de informatie bij de provincie dus aanwezig Conclusie: De nu vastgelegde variant in het ontwerp inpassingsplan is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie: dat is de situatie zoals die er nu ligt zonder But`tenring en zonder de verbeterde aansluiting bij Nuth: er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstrace voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstrace en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstrace BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het trace van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstrace. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunsummerheide (N2000) worden ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01252-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Merx S., Horbacherstrasse 341 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01253-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Andreas T., Wiesenweg 4a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtfich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01254-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Esser A., Horbacherstrasse 358 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Li m burg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01255-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wehrens K., Lochnerstrasse 29 52064 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01256-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07700**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hennicken J., Wiesenweg 105 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01257-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07705**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heubel S., Haus-Heyden-Strasse 15 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor ailem die gewahlte Knotenpunkttorm im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines KreisverKehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01258-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07708**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Drescher E., Scherbstrasse 14 52072 te Aachen Dresscher W., Scherbstrasse 14 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01261-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Esser F., Wiesenweg 1517 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n bestent auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01263-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Echle W., Lehnsherrenstrasse 4 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog, Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafie nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01264-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07724**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leinz-Hanhe U., Katschenbruchstrasse 8 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte KnotenpunKtform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Stra3e nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01265-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Breuer J., Banker FeldstraBe 76 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realtsierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01267-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lesmeister D., Scherbstrasse 14 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren. dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01268-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weber J., Haus-Heyden-Strasse 65 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01269-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Preuth E., Wiesenweg 82 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunkttorm im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01270-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bex K.H., Oberdorfstrasse 43 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01271-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07749**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De aanleg van de BPL als 2x2 rijstroken en 100 km per uur vormt een onevenredig grote aanslag op natuurlijke en landschappelijke waarden. Dit wordt mede veroorzaakt door geluid en de daarbij noodzakelijke voorzieningen om het geluid te weren, de noodzakelijke ingravingen en ophogingen om een weg van dergelijke omvang en ontwerpsnelheid mogelijk te maken en het grote ruimtebeslag van de verbindingen (op- en afritten met bijbehorende constructies en kunstwerken) met het onderliggend wegennet. In de zoektocht naar alternatieve mogelijkheden om de verkeersituatie rond Parkstad te verbeteren zijn onvoldoende varianten onderzocht die passen binnen de huidige infrastructuur en de natuurlijke en landschappelijke waarden, Een van de vele mogelijkheden is een weg waarbij in delen wisselend inhaalstroken zijn opgenomen zoals dat bij de Duitse B 56 is toegepast tussen Nieuwstadt en de L410. Een `ring` die gebruik maakt van bestaande infrastructuur, met aanpassingen en toevoegingen daar waar nodig, leidt ook tot de mogelijkheid om een `omtrekkende` beweging rond Parkstad te maken. De komst van een 2x2 weg lost de knelpunten binnen de ring niet op.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01271-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **07763**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor het Kerkraads grondgebied wordt uitgegaan van een `standaard` wegprofiel. Dit levert bij de Dentchenbachweg een zeer brede strook asfalt met bermen op door de voorgenomen aanleg van 2x2 rijstroken met aan de westzijde parallel daaraan een weg voor ontsluiting van het industrieterrein. Dit leidt tot een onnodige aantasting van het talud van het Anstelerbeekdal en de karakteristieke en beeldbepalende eiken bomenrij tussen de Mensheggerweg en de Tunnelweg. Op andere delen van de BPL (oa Brunssummerheide) worden smallere profielen toegepast. Dit smallere profiel kan zonder problemen ook bij de Dentchenbachweg worden toegepast. De opmerking dat dit niet zou kunnen omdat het een `standaard` wegprofiel is, is door toepassing op andere BPL-delen ongegrond. Het profiel dient bij de Dentchenbachweg zodanig te zijn dat minimaal de oostelijke eikenlaanbeplanting en het daarachter gelegen talud onaangetast blijft. Het is onduidelijk of er alternatieve mogelijkheden zijn onderzocht om het industrieterrein te ontsluiten. De gevestigde bedrijven zullen mogelijk op eigen terrein ruimte moeten bieden om een□ontsluiting mogelijk te maken. Het kiezen voor een ontsluiting die `alleen maar` gevolgen heeft voor natuur of landschap past niet meer in de wijze waarop onze omgeving ingericht dient te worden.
Antwoord:	De Eikenlaan aan de oostzijde zal herplant worden. Het nieuwe dwarsprofiel van de Buitenring is net iets breder als het bestaande dwarsprofiel. Het extra ruimtebeslag wordt veroorzaakt doordat het nieuwe talud en bestaande talud parallel aan elkaar lopen. Hierdoor lijkt er extra ruimtebeslag benodigd, maar in werkelijkheid ontstaat een nieuw talud dat alleen een andere taludhelling heeft. Dit zal ingepast worden in de omgeving.□□Omwille van veiligheid voor de weggebruiker is overal gekozen voor een dwarsprofiel met een brede middenberm. Alleen daar waar EHS of N2000 gebied werd aangetast, is het wegprofiel versmald. De genoemde laanbeplanting is echter geen EHS of N2000.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01271-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11752**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het Park Gravenrode zijn er een tweetal nog redelijk groene verbindingen tussen het Anstelerbeekdal en het Strijthagerbeekdal. Een verbinding is gelegen ter hoogte van de Hopel en de ander ter hoogte van de Dentchenbacherbeek. Net op deze twee plaatsen zijn op- en afritten geprojecteerd. Naar onze mening omdat het te duur is om ze op andere plaatsen te projecteren. Immers groen compenseren kost minder dan het compenseren van huizen of industrie. Echter de waarden bij met name de Dentchenbacherbeek zijn niet op andere plaatsen te compenseren. Hier wordt een zeer bronrijke zone geraakt die niet verplaatsbaar is. Maar ook het volkstuincomplex heeft een bijzondere waarde voor vlinders, waaronder de Purperstreepparelmoervlinder (Brenthis ino). Info op www.vlindernet.nl/vlindersoort verspreiding.php?vlinderid=110O&vq. Verplaatsing van de op- en afritten en andere constructies naar het noorden is zoals u terecht aangeeft niet mogelijk vanwege het bijzondere orchideeënveld. Daarom zal er een oplossing gezocht moeten worden die valt buiten het Dentchenbacherbeekdal, het orchideeënveld en het volkstuincomplex.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Het is correct opgemerkt dat ter hoogte van deze locaties hoge natuurwaarden voorkomen. Ervan uitgaande dat de toeritten noodzakelijk zijn voor de lokale verkeersafwikkeling en de schuifmogelijkheden relatief beperkt zijn, is de provincie voor een keuze gesteld. Daarbij zijn de technische mogelijkheden een belangrijke beperkende factor. In dit geval is gekozen voor het zoveel mogelijk behouden van beschermde natuurwaarden (soorten en gebieden) voor zover bekend, waaronder het orchideeenveld en het habitat van de Purperstreepparelmoervlinder, de soort is overigens sinds 2004 niet meer waargenomen. Uit onze Natuurtoets (deelrapport 8A - Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL) blijkt dat ondanks de aanleg van de BPL het optimaal geschikte habitat van de Purperstreepparelmoervlinder niet wordt aangetast, en dat daardoor geen negatieve effecten op deze soort te verwachten zijn. Om de versnippering van bestaande ecologische verbindingen te mitigeren zijn daarnaast op verschillende plaatsen faunapassages voorzien. Aan de zuidzijde van de spoorlijn Heerlen-Kerkrade betreft dit een brede faunastrook en een grote faunatunnel onder de Dentgenbachweg, en ter plaatse van de aansluiting de Hopel betreft dit een groot aantal kleine faunatunnels en een faunastrook op het kunstwerk. Ter plaatse van de Dentgenbach wordt een beekkruising met een brede ecologische verbinding aangelegd, en zijn rondom de aansluiting een kleine faunatunnel en een aantal dassentunnels voorzien. Daarnaast wordt de ecologische en landschappelijke kwaliteit van het gebied verbeterd door mitigatie en compensatie van leefgebied van beschermde soorten en beschermde natuurwaarden. Door het treffen van deze maatregelen wordt gewaarborgd dat de ecologische verbindingen en de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het gebied gehandhaafd blijft. Voor wat betreft het ruimtebeslag van de BPL op de EHS in de omgeving van Boerenanstel en Brughof/Gaiapark wordt verwezen naar de plantoelichting van het PIP.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01271-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11753**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	IVN afdeling Kerkrade is tegen het doortrekken van het tracé door het Vauputsdal vanwege de grote landschappelijke impact. Hierbij wordt naast de bestaande natuurlijke hellingen ook de bijzondere laan van de Vauputsweg onherstelbaar aangetast en er wordt een barrière opgeworpen voor de verschillende verbindingen tussen Kerk rade-W est en Kerk ra d e-Centrum.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen

zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□
Voor de doorsnijding van het Vauputsdal is gekozen voor insnijding van de BPL in de beide flanken van het beekdal, in plaats van ophoging van de BPL ter plaatse van de bodem van het beekdal. Hierdoor is de impact van de BPL op de continuïteit van het beekdal beperkt. De bestaande fietsverbinding wordt hersteld door middel van een fietspad langs de Vloedgraaf. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01271-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11754

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Daarnaast is naar onze mening de stromingsrichting van het water haaks op de BPL en niet□parallel daaraan.
Antwoord:	Door de drainerende werking van de Vloedgraaf is in het Vauputsdal de grondwaterstromingsrichting parallel aan de BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01271-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11755

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade , Annastraat 46 6462XZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Duidelijk moge zijn dat ook de recreatieve verbindingen, door de aanleg van de BPL op de□voorgestelde wijze, op diverse plaatsen onderbroken worden. De beleving van de recreant in dit□deel van Kerkrade wordt negatief beïnvloed. Wellicht niet door compensatie of herstel van deze□verbindingen maar veel eerder door de aanwezigheid van de BPL aan zich.
Antwoord:	Mensen kunnen nieuwe infrastructuur negatief ervaren wanneer deze het gebied doorsnijdt waar zij recreëren. De Buitenring wordt mede daarom zo optimaal mogelijk in de omgeving ingepast om negatieve aspecten, waaronder visuele hinder, te minimaliseren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01272-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Roessler M., Scherbstrasse 51 52072 te Aachen Roessler W., Scherbstrasse 51 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafie nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01273-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Röber H.J., Albertsteinerstrasse 8 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01274-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winterle P., Wiesenweg 35 52072 te Aachen Winterle R., Wiesenweg 35 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenhngs Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.J., Agatha-Gracht 23 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.J., Agatha-Gracht 23 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.J., Agatha-Gracht 23 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.J., Agatha-Gracht 23 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01277-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07777**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken H.J., Agatha-Gracht 23 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01278-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knechten H., Horbacherstrasse 365 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01279-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Flasswinkel M., Im Brunnenhof 1 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01280-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Walter M., Bremenberg 74 52072 te Aachen Walter W., Bremenberg 74 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Reafisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Wir fordern Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frederix C.A., Locht 93 6466GT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frederix C.A., Locht 93 6466GT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07785**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frederix C.A., Locht 93 6466GT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties C02 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01281-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07788**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frederix C.A., Locht 93 6466GT te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01282-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lanckohr D., Geuchterweg 75 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtiich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01283-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Angever J., Scherbstrasse 91 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01284-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07786**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheins B., Bocholtzerstrasse 7 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich auf die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet. Vorallem die gewa`hlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n falsch dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitennngs Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafie nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist. Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Region Richterich, Horbach und Vetschau im Nordwesten Aachens langst entdeckt. Sie sind immer herzlich willkommen.□Urn die Lebensqualitat in der Region zu erhalten und zu verbessern wollen wir die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gern besuchen. Planungen auf deutscher Seite, wie die B258n oder der grenznahe Ausbau als Industriezone für Windkraftwerke nahe Vetschau und Bocholtz (NL) passen da nicht hinem.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01285-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07792**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fahrmeister M., Wiesenweg 82 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lukas V.M.H., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade Merx R., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lukas V.M.H., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade Merx R., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusre kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lukas V.M.H., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade Merx R., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lukas V.M.H., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade Merx R., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01286-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lukas V.M.H., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade Merx R., John Erkensstraat 16 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01287-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schwartz A., Bocholtzerstrasse 32 52072 te Aachen Schwartz M., Bocholtzerstrasse 32 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vorallem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01288-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gollan I., Haus-Heyden-Strasse 7 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf 3! in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01289-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haselien J.J.E., Meesstraat 23 6469XJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De monumentale mijnwerkershuisjes aan de oprit Hopel zulen lijden onder de Buitenring.
Antwoord:	Tussen Landgraaf en Kerkrade ligt de Buitenring op het trace van de provinciale weg N299. Ter hoogte van de Meestraat buigt het trace van de Buitenring in westelijke richting af van de provinciale weg in de richting van de Dentgenbachweg. Ten opzichte van de huidige situatie komt de Buitenring hier op een grotere afstand van de Meestraat te liggen. Hierdoor is geen sprake van een negatief effect van de Buitenring op de woning aan de Meestraat 23. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01290-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becker-CzuB V., Horbacherstrasse 345 52072 te Aachen Czub C., Horbacherstrasse 345 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01291-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eisenbach H.J., Bremenberg 38a 52072 te Aachen Eisenbach L., Bremenberg 38a 52072 te Aachen Eisenbach M., Bremenberg 38a 52072 te Aachen Eisenbach U., Bremenberg 38a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafle nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01292-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Eisenbach H.J., Bremenberg 38a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deulschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbcreich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres wöre ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitcnrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Wir fordern Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01293-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mobers L., Kwikstaartstraat 61 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01293-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mobers L., Kwikstaartstraat 61 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01293-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mobers L., Kwikstaartstraat 61 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01293-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mobers L., Kwikstaartstraat 61 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01293-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07820**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mobers L., Kwikstaartstraat 61 6469XG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01294-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen A., Kollwizstrasse 20 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast). Bijlage 1: De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.: Geluidsbeperking o dubbel zoab op de hele 299 (kost bijna niets extra); o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog; o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken; o zoab op de Schanserweg; o maximum snelheid 80 km per uur op de N299; o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid. Emissie beperking o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden: 1. bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt, 2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen. 3. ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen. Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling

doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4

zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen. Conclusies De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01295-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs M., Knieberglaan 32 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kemp R., 1940-45 laan 16 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast). Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.: Geluidsbeperking o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra); o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog; o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken; o zoab op de Schanserweg; o maximum snelheid 80 km per uur op de N299; o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid. Emissie beperking o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kemp R., 1940-45 laan 16 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kemp R., 1940-45 laan 16 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak).
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07832**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kemp R., 1940-45 laan 16 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01296-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kemp R., 1940-45 laan 16 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. De overheid goochelt met cijfers en modellen en baseert zijn besluitvorming onvoldoende op feiten en belangen. De motivering van de ring is veruit onvoldoende, houdt in geen enkel opzicht rekening met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Mans- Dijkstal en de lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan (zie bijlage 3 Onbehoorlijk bestuur).
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lejeune A.P., St. Bernadettestraat 40 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring in deze vorm in het inpassingsplan zal de waarde van ons huis danig dalen
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lejeune A.P., St. Bernadettestraat 40 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring in deze vorm in het inpassingsplan zal de bereikbaarheid van onze buurt enorm verslechteren. Dan zullen de mensen uit de wijk de Gracht alleen de snelweg (en de meeste andere aansluitingen met de andere Parkstad Gemeenten) kunnen bereiken via de kruising op de Drievogelstraat. Dit kruispunt staat nu al bekend als zeer gevaarlijk en het is niet aan te passen. Ook de verbinding met het centrum zal enorm verslechteren. Voor ons betekend dit bijvoorbeeld dat we op zoek zullen moeten naar een ander kinderdagverblijf voor ons kind.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lejeune A.P., St. Bernadettestraat 40 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring in deze vorm in het inpassingsplan zal de rust (o.a. geluidshinder) en de gezondheid (o.a. fijnstof) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/en woonklimaat negatief zal beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01297-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lejeune A.P., St. Bernadettestraat 40 6465AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de aanleg van de buitenring in deze vorm in het inpassingsplan zal geen economische voordelen opleveren voor de gemeente Kekrade. Onder andere door bovenstaande negatieve gevolgen. Alleen negatieve gevolgen voor een gemeente die toch al te kampen heeft met een verslechterende economie door de vergrijzing. Economisch voordeel is, naar mijn idee, toch altijd de doelstelling geweest met de aanleg van de buitenring?!
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. In Kerkrade zullen inwoners en bedrijfsleven profiteren van kortere reistijden na ingebruikname van de Buitenring. Het bedrijfsleven zal profiteren van lagere transportkosten en de toeristische attracties van een betere bereikbaarheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01298-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **07835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast). Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.: Geluidsbeperking o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra); o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog; o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken; o zoab op de Schanserweg; o maximum snelheid 80 km per uur op de N299; o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid. Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling

doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01298-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **07836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerk rade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld

op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01298-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **07838**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4

zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen. Conclusies De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan: o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden; o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend; o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse; o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft; o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat; o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01298-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 07840

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met heegte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01298-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 07842

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01298-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **07843**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schartmann , Knieberglaan 20 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01299-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Meijer F.C., Struverstraat 11 6467BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01299-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07846**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Meijer F.C., Struverstraat 11 6467BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01299-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07847**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Meijer F.C., Struverstraat 11 6467BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01299-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07848**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Meijer F.C., Struverstraat 11 6467BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01299-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Meijer F.C., Struverstraat 11 6467BA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07850**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden. U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de veranderingen in de samenleving:□□- Krimp en dus minder verkeer□- De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde□- De alternatieven aangedragen in de voorrondes□- Kosten in een tijd van bezuinigingen□- De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn. □
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang. Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld.De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebiedvergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg." Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc.. Kortom u gebruikt een volzin zonder praktijk kennis.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07857**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met□werk en groen. □
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. □□Het is niet onderzocht of de Buitenring bevolkingskrimp tegengaat. De Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Redelijkerwijs mag worden verwacht dat de Buitenring hiermee een bijdrage zal leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg.□□In het ontwerp van de Buitenring is veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07859**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.
Antwoord:	Het oplossen van bestaande knelpunten in kernen, die bestaan doordat de verkeerssituatie niet is aangepast aan de aangelegen voorzieningen, is een taak van de gemeentelijke overheid. De Buitenring draagt wel bij aan de mogelijkheden deze specifieke knelpunten op te pakken. Doordat het verkeer gebruik gaat maken van de Buitenring wordt het onderliggende wegennet voor een groot deel rustiger. Dit biedt kansen voor de wegbeheerders om de weginrichting aan te passen aan de functies die aan de wegen gelegen zijn. In het geval van de specifiek genoemde locaties in de gemeente Brunssum zijn de volgende zaken van belang. De AFCENT is in de toekomst bijna direct ontsloten op de Buitenring (via een aansluiting bij de Kranenpool) en belast daardoor het onderliggende wegennet minder. Op het bodemplein en de Prins Hendriklaan nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Buitenring fors af. Mogelijke knelpunten op deze wegen worden daardoor al verminderd. De verkeerssituatie rondom de school aan de Amstenraderweg verbeterd gedeeltelijk ook. De Amstenraderweg en de Patersweg worden beide rustiger. Daar staat wel een verkeerstoename op de Akerstraat Noord en de kruising van deze weg met de Patersstraat tegenover.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07860**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren. Meer dan 300 miljoen geld van de burger stelen voor 5 minuten winst? Waar bent u mee bezig zeker als je weet dat de weg die van Kerkrade, landgraaf naar Brunssum loopt nooit vol is en snelle doorstroming kent behalve dan met pinkpop 1x per jaar.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07861**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dat de Tracenota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. is een schandaal! Op de paginas 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07862**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extras aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg. Bij het verbeteren van de interne bereikbaarheid, verbeteren van de externe bereikbaarheid en versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling. Bij versterking van de toeristisch-recreatieve sector heeft men het enkel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland? Wordt hij groen geverfd of zo? Wordt het een levend spookhuis? Gaan we nu een autosnelweg verkopen als iets unieks nog nooit vertoond, wat een larie.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laatzelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de onderbouwing van 2x2 rijstroken stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het trace uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07866**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt op de pagina 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten genoemd. Slechts een van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een niets zeggende onderbouwing. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km per uur wordt afgezet tegenover een trace met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80 km per uur is vreemd, niet logisch en niet consequent. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Een trace met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km per uur, maar wel ongelijkvloerse kruisingen was ook marginaal effectief geweest dus een goedkoper alternatief met dezelfde slechte uitkomst.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In totaal 315 miljoen euro valt er te verdienen voor de wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemen nemen uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01300-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Trommelen R.A.J.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gedupeerde van de Awacs overlast en door de Raad van State in gelijk gestelde burger wijs ik u op de uitspraken over geluid in die zittingen! De hoge schermen, korte ligging bij woningen en wijken zal het geluid dus vergroten, waarmee u handelt in strijd met de beslissing van de Raad van State en in strijd met gezondheidsbelang, blijkbaar telt de burger als levende□mens als gezonde mens niet voor u. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher P.A.B.W., Grasweide 40 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher P.A.B.W., Grasweide 40 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher P.A.B.W., Grasweide 40 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07856**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher P.A.B.W., Grasweide 40 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01301-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fisscher P.A.B.W., Grasweide 40 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.M.L., Drievogelstraat 98 6466GP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07872**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.M.L., Drievogelstraat 98 6466GP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.M.L., Drievogelstraat 98 6466GP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.M.L., Drievogelstraat 98 6466GP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01302-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07875**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.M.L., Drievogelstraat 98 6466GP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden. U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de veranderingen in de samenleving:□□- Krimp en dus minder verkeer□- De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde□- De alternatieven aangedragen in de voorrondes□- Kosten in een tijd van bezuinigingen□- De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn. □
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang. Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc.. Kortom u gebruikt een volzin zonder praktijk kennis. □
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07879**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met werk en groen.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. Het is niet onderzocht of de Buitenring bevolkingskrimp tegengaat. De Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Redelijkerwijs mag worden verwacht dat de Buitenring hiermee een bijdrage zal leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg. In het ontwerp van de Buitenring is veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.
Antwoord:	Het oplossen van bestaande knelpunten in kernen, die bestaan doordat de verkeerssituatie niet is aangepast aan de aangelegen voorzieningen, is een taak van de gemeentelijke overheid. De Buitenring draagt wel bij aan de mogelijkheden deze specifieke knelpunten op te pakken. Doordat het verkeer gebruik gaat maken van de Buitenring wordt het onderliggende wegennet voor een groot deel rustiger. Dit biedt kansen voor de wegbeheerders om de weginrichting aan te passen aan de functies die aan de wegen gelegen zijn. In het geval van de specifiek genoemde locaties in de gemeente Brunssum zijn de volgende zaken van belang. De AFCENT is in de toekomst bijna direct ontsloten op de Buitenring (via een aansluiting bij de Kranenpool) en belast daardoor het onderliggende wegennet minder. Op het bodemplein en de Prins Hendriklaan nemen de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Buitenring fors af. Mogelijke knelpunten op deze wegen worden daardoor al verminderd. De verkeerssituatie rondom de school aan de Amstenraderweg verbeterd gedeeltelijk ook. De Amstenraderweg en de Patersweg worden beide rustiger. Daar staat wel een verkeerstoename op de Akerstraat Noord en de kruising van deze weg met de Patersstraat tegenover. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren. Meer dan 300 miljoen geld van de burger stelen voor 5 minuten winst? Waar bent u mee bezig zeker als je weet dat de weg die van Kerkrade, landgraaf naar Brunssum loopt nooit vol is en snelle doorstroming kent behalve dan met pinkpop 1x per jaar.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07882**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dat de Tracenota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. is een schandaal! Op de paginas 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extras aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg. Bij het verbeteren van de interne bereikbaarheid, verbeteren van de externe bereikbaarheid en versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling. Bij versterking van de toeristisch-recreatieve sector heeft men het enkel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland? Wordt hij groen geverfd of zo? Wordt het een levend spookhuis? Gaan we nu een autosnelweg verkopen als iets unieks nog nooit vertoond, wat een larie.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Bij de onderbouwing van 2x2 rijstroken stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het trace uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07891**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt op de pagina 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten genoemd. Slechts een van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een niets zeggende onderbouwing. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 km per uur wordt afgezet tegenover een trace met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80 km per uur is vreemd, niet logisch en niet consequent. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Een trace met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km per uur, maar wel ongelijkvloerse kruisingen was ook marginaal effectief geweest dus een goedkoper alternatief met dezelfde slechte uitkomst.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Een alternatief met 2x1-rijstroken, een maximumsnelheid van 80 km/uur en ongelijkvloerse kruisingen is inderdaad niet onderzocht. Naar verwachting zal ook dit alternatief beduidend minder scoren dan het geoptimaliseerde voorkeurstracé voor de Buitenring. Verkeersanalyses hebben laten zien dat een Buitenring met 2x1-rijstroken (1 rijstrook per richting) onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer in de spitsperiodes zonder vertraging te kunnen af wikkelen. Er zal filevorming ontstaan op een aantal delen van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07895**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In totaal 315 miljoen euro valt er te verdienen voor de wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01303-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heijnen K.J.M.E., Boschstraat 17 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gedupeerde van de Awacs overlast en door de Raad van State in gelijk gestelde burger wijs ik u op de uitspraken over geluid in die zittingen! De hoge schermen, korte ligging bij woningen en wijken zal het geluid dus vergroten, waarmee u handelt in strijd met de beslissing van de Raad van State en in strijd met gezondheidsbelang, blijkbaar telt de burger als levende mens als gezonde mens niet voor u.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckman P.J.L., St. Jozefstraat 17 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckman P.J.L., St. Jozefstraat 17 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckman P.J.L., St. Jozefstraat 17 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckman P.J.L., St. Jozefstraat 17 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01304-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckman P.J.L., St. Jozefstraat 17 6467AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01305-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Garritzen H., Calbertsweg 110 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01305-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07898**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Garritzen H., Calbertsweg 110 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01305-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07899**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Garritzen H., Calbertsweg 110 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01305-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07900**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Garritzen H., Calbertsweg 110 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01305-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07901**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Garritzen H., Calbertsweg 110 6465CH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07902**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaufeli L., Grachterstraat 113 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07903**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaufeli L., Grachterstraat 113 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaufeli L., Grachterstraat 113 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaufeli L., Grachterstraat 113 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01307-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaufeli L., Grachterstraat 113 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07907**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra J.E., Caecilia-Gracht 17 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra J.E., Caecilia-Gracht 17 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra J.E., Caecilia-Gracht 17 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra J.E., Caecilia-Gracht 17 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01308-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07911**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dijkstra J.E., Caecilia-Gracht 17 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach G.H.B., Grachterstraat 20 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach G.H.B., Grachterstraat 20 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach G.H.B., Grachterstraat 20 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach G.H.B., Grachterstraat 20 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01309-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Horbach G.H.B., Grachterstraat 20 6465AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lamberts-Bruins , Hellebroek 46 6361AC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring Volgens het Ontwerp-BPL heeft de aanleg van de Buitenring tot doel de verbetering van de bereikbaarheid en verbetering van de economische en toeristisch recreatieve positie van Parkstad Limburg en vergroting van de verkeersveiligheid van regio Parkstad. Als inwoners van Nuth kunnen wij deze zienswijze niet delen. Niet alleen beschikt de gemeente Nuth over relatief weinig toeristische activiteit die haar voordeel kan doen met de Buitenring, maar de economische activiteit die volop te vinden is in Nuth is prima bereikbaar via A76/A2 en A79. De aanwezige industrieterreinen worden op dit moment goed ontsloten. Ook de zienswijze van de verbetering van de verkeersveiligheid gaat voor Nuth niet op. Door ernstige toename van sluipverkeer en daardoor overbelasting van het bestaande wegennet in Pastorij straat, Hellebroek, Swier, Brommelen, Kamp, Nierhoven en andere straten in Nuth zal de verkeersveiligheid en ook het woongenot ernstig afnemen in plaats van toenemen. Vanuit Nuth bezien levert de Buitenring nagenoeg geen enkel voordeel op. Sterker nog, er is sprake van achteruitgang. In het streven om eerder genoemde doelen te behalen voor Parkstad Limburg worden de burgers van Nuth onevenredig benadeeld. In het kader van subsidiariteit en proportionaliteit had de Provincie daarnaast eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde doelen niet via (aanpassingen aan) het bestaande wegennet bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Specifiek voor de inwoners van de gemeente Nuth betekent de Buitenring onder meer kortere reistijden met Brunssum en Landgraaf. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het

nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07922**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lamberts-Bruins , Hellebroek 46 6361AC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Afsluiten van toe- en afrit A76 Nuth In het voorliggend Ontwerp-BPL wordt uitgegaan van het sluiten van de toerit naar de A76 aan de Spoorstraat in Nuth en de afrit van de A76 aan het station in Nuth. Uit onderzoek is gebleken dat dit zal leiden tot een toename van de verkeersintensiteit in de buurt Pastorijstraat-Hellebroek-Brommelen van 1500 motorvoertuigen per etmaal naar 5600 motorvoertuigen per etmaal, een toename van 375 %. Deze wegen zijn niet ingericht voor een dergelijke verkeersstroom; op plaatsen is er momenteel zelfs geen trottoir omdat daar gewoonweg de plaats niet voor is. De verkeersveiligheid en het woongenot in de buurt waar wij nu met plezier wonen zal navenant afnemen. Het probleem van het oplossen van verschuivende verkeersstromen wordt door het Ontwerp-BPL bij de afzonderlijke gemeenten neergelegd, die in een tijd van bezuinigingen en ombuigingen de financiële middelen niet kunnen opbrengen voor grootscheepse aanpassingen van het bestaand wegennet dat zwaar onder druk komt te staan. De provincie laat hierdoor niet zien dat zij beschikt over enige realiteitszin.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek ‘locatiespecifieke toelichting’, onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. Met een ‘selected link analyse’ voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01311-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lamberts-Bruins , Hellebroek 46 6361AC te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken betreffende de Buitenring zijn niet alle□onderzoeksresultaten bekend. Belangrijke onderzoeksgegevens over onder andere geluid, bodem en luchtkwaliteit ontbreken en geven daardoor een onvolledig beeld van de plannen. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding en kan er gewoonweg geen sprake zijn van een provinciaal inpassingsplan dat uitgevoerd kan worden. □□Onvoldoende belangenafweging □ De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan onze belangen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01313-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07930

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur ten noorden van Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Beide routes geven echter geen oplossing voor het traject tussen N274 in Brunssum en A76 in Nuth. Bestaande wegen op dit traject zoals, de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum zijn niet ingericht op de afwikkeling van doorgaand regionaal verkeer. Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ : In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ : In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet. Kortom; op de analyse onder punt 4 jaar valt heel wat af te dingen. Anders gezegd: er blijft bijna niets van over.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. . Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook is sprake van toename van fijnstof.□□Daarbij komt dat door de ligging en bouw van onze flat deze feitelijk voor de daarnaast aan te leggen weg zal gaan functioneren als wal. Een wal waartegen alle overlast opbotst en die daardoor extra zal blijven `hangen`. Goed voor de bewoners van Brunssum Noord die in de achter de hoogbouw gelegen laagbouw wonen maar dat kan toch niet de functie van ons en ons gebouw zijn?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07965**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het risico dat de provincie neemt ten aanzien van mijn gezondheid wordt nog aanzienlijk verder vergroot met de aanleg van deze weg langs mijn voordeur. Wat te denken bijv. van de mogelijke gevolgen van een ongeluk waarbij één of meer vrachtwagens betrokken zijn die gevaarlijke stoffen vervoeren? Die toenemende gezondheidsrisico`s gelden uiteraard ook onverkort voor de bewoners van de hoogbouw gelegen aan de Europalaan en- en dat is zo mogelijk nog erger en onverantwoordelijker- voor de uit heel Brunssum en omgeving afkomstige kinderen die gebruik maken van de speeltuin.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Een belangrijk element bij mijn keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is geweest, dat in de directe nabijheid van mijn appartement een mooi open landbouwgebied ligt waar grotendeels vrij kan worden gewandeld en waar mijn huisdier vrij kan spelen. Dit wordt nu geheel vernietigd. Dicht bij mijn woning ligt voorts het landgoed Amstenrade. Dit landgoed is met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied omgevormd in de afgelopen 20 jaar. Dit werd gedaan om meer recreatieplekken dichtbij huis te scheppen, zodat andere kwetsbare natuurgebieden zoals de Brunssummer Heide ontlast werden. Het kan verkeren! Nu gaat u zelf het natuurgebied extra belasten! Een van de voorwaarden om de verdere ontwikkeling van het landgoed te ondersteunen was die vrije toegankelijkheid. Die is nu van de baan. Ook hier haalt u weer uw eigen beleid onderuit.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Voor voetpaden en landwegen is dit echter niets steeds mogelijk. De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade is echter via de Brunsummerweg, de N276 en Hagendorenweg gewaarborgd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01313-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07969

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit heel Brunssum West kan zich alleen nog maar bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rondwandeling is in elk gevat niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkei beekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N 274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggewandeld worden via de woonwijk ten zuiden van de buitenring. De door u aangegeven wandelroute is dus, weliswaar met een omweg, nog steeds toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Zoals hiervoor bij de kostenberekening al gememoreerd: is- c.q. heeft Ecorijs- de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummer heide moeten gaan?
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De effecten van de Buitenring op langzaam verkeer zijn waar mogelijk in het rapport van ECORYS meegenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Tijdens rondwandelingen kan ik ook altijd even langs het bronnenbos lopen, al is het maar om de Reuzenpaardestaart te bewonderen. Dit levend fossiel staat hier tussen de brandnetels. Het desbetreffende bos is een uniek stuk natuurgebied met unieke afwisseling van flora. Daar zijn ook studies van. Dit soort bronnenbosjes die floristisch zo veel te bieden hebben zie je niet zo veel meer in Zuid- Limburg. In het Geuldal koestert men enkele plekken. Ik kan u tevens vertellen dat zich herhaaldelijk daar reeën ophouden. Bewijsmateriaal in digitale vorm is daarvan bij derden beschikbaar. Vermoedelijk wordt het bos gebruikt als schuilplek tijdens migratie van deze zoogdieren. Dus het gebied, het bos functioneert daadwerkelijk als schakel in het EHS. Uitwisseling van planten en dieren vindt daadwerkelijk plaats. U gaat er nu prat op dat u het Bronnenbos spaart. U creëert een barrière daar in het EHSgebied en de functie van de EHS- schakel gaat verloren. Dit is niet te compenseren of mitigeren. Ook floristisch zal er veel veranderen en verloren gaan. Dat laatste heeft te maken met de voeding van de bronnen. De verschillende watermilieus (zuur en basisch) zorgen voor een unieke afwisseling van plantengemeenschappen. Als u nu naast dit bosje een ingraving doet of een dijklichaam opwerpt verstoort u de waterstromen direct onder het maaiveld. De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Fijn dat u op aandringen van het Waterschap nu de weg naast het bosje legt. Dan zal het ook verantwoord zijn, zal de suggestie zijn. Niets is minder waar. Ik zeg u, dat dit vandalistisch handelen van de overheid is.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	A propos- overleg met de burgers. Ik lees dat u overleg heeft gehad met de burgers van de buurt de Kling in Brunssum. Fijn. Daar hebt u blijkbaar wel geluisterd. Burgers die op het unieke karakter van het Bronnenbos wezen, zijn niet gehoord. Dat overleg met de burger is dus zeer selectief. Het kwam u misschien wel goed uit!
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07977**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Tenslotte: de wijk Brunssum- Noord is historisch een kwetsbaar deel van Brunssum. De bewoners hebben zich in de loop der jaren in samenwerking met de gemeente en organisaties als Weller (Wonen) uiteindelijk grotendeels ontdaan van drugsoverlast/alcoholistenoverlast/ hangjongeren/ scootercriminaliteit (snelle berovingen en autodiefstal) etc. etc. en hun wijk uiteindelijk tot een plezierige, rustige en leefbare wijk met fraaie uitzichten en directe eenvoudige recreatiemogelijkheden omgevormd waar het tot heden goed toeven is speciaal ook voor senioren. Deze leefomgeving wordt door de voorgenomen aanleg van de Buitenring op een zodanige (niet te accepteren) wijze aangetast- om niet te zeggen `vernietigd`- dat deze niet meer aantrekkelijk zal zijn om te wonen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01313-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst- van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het gevolg daarvan is dat de waarde van de woningen (d.w.z. verder, want van waardedaling is thans al sprake) fors zal dalen en de met zoveel pijn en moeite door alle partijen in het verleden bestreden kwetsbaarheid zich opnieuw zal manifesteren en zal toenemen, met alle catastrofale gevolgen van dien. Huidige bewonersgroepen zullen vertrekken met alle gevolgen van dien- gevolgen leidend tot mogelijke verloedering aan toe wat dan wel eens heel snel zal kunnen gaan. Los van dit alles beperkt de provincie mij door dit plan in mijn mobiliteit op de huizenmarkt. Een lagere waarde en dus lagere verkoopopbrengst draagt er vervolgens voor mij persoonlijk zorg voor dat ik niet kan overgaan tot verkoop (zo er al een gek gevonden zou kunnen worden die de woning nog zou willen kopen) omdat ik alsdan niet in staat zal zijn de op de woning rustende hypotheek in te lossen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01314-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De investeringskosten van zowel alternatief 14 als het MMA zijn in hoofdstuk 10 opgenomen. Op basis van de weergegeven informatie worden onzes inziens de resultaten niet onderbouwd en derhalve vragen we ons terdege af of dit wel een reële weergave is, sterker nog of er derhalve sprake is van een zorgvuldige afweging. In het hoofdstuk staat niet duidelijk omschreven welke investeringskosten dienen te worden gemaakt voor welke onderdelen van de aansluiting Nuth. Mede op basis van de verkregen informatie op de informatiemarkt te Kerkrade waarbij is aangegeven dat diverse onderdelen van het plan (natuurcompensatie, ecologsiche verbinding, ontsluiting van de eigendommen van cliënten etc) nader moeten worden uitgewerkt en het voorziene D&C-contract voor de realisatie kan worden gesteld dat kosten welke zijn weergegeven niet in voldoende mate zijn onderbouwd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01314-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dit alternatief is als realistisch beoordeeld vanwege de verkeerskundige oplossing. Wanneer er echter verhoudingsgewijs meer nieuwe infrastructurele voorzieningen voor het lokale verkeer worden getroffen dient dit alternatief verkeerskundig als beter te worden gewaardeerd. Dit alternatief brengt cliënten in de meest negatieve situatie (woon- en leefmilieu en zelfs economische schade). Een aantal effecten ter onderbouwing van de alternatieven is slechts kwalitatief ingeschat, bovendien is alleen ingegaan op de onderscheidende effecten. Door andere parameters /effecten te hanteren en niet (slechts) te kijken naar de onderscheidende effecten, ontstaat een heel ander beeld van de waarde van alternatief 14 en het MMA. Aannemelijk is dat de waardering van alternatief 14 en het MMA slechter uitvalt, zeker als daarbij in aanmerking wordt genomen dat de aanleg van de aansluiting Nuth negatieve, voor een deel zelfs onherstelbare, gevolgen heeft voor de cultuurhistorische en archeologische (monument 8462 Romeins villacomplex) waarden. Met name ontbreekt in de nu gemaakte afweging het gevolg van de isolatie van het Kasteel en het landgoed Reijmersbeek ten opzichte van zijn omgeving (zowel voor de natuur als voor de mens) en het cultuurhistorische waardevolle verkavelingspatroon dat door de aansluiting zal worden aangetast.
Antwoord:	Het Bevoegd Gezag heeft in haar richtlijnen gevraagd om de afbakening van de te onderzoeken alternatieven voor de aansluiting niet alleen op basis van verkeerskundige argumenten plaats te laten vinden maar ook op basis van milieuaspecten. Daartoe is, op advies van de Commissie voor de m.e.r., een globale milieustudie uitgevoerd. Conform het advies is globaal getoetst aan de effecten op natuur, fysieke inpasbaarheid en de effecten op het leefmilieu. Daarnaast is in deze globale milieubeoordeling ook getoets op water, landschap en cultuurhistorie. In deze studie zijn naast de alternatieven uit de startnotitie en alternatieven ingebracht naar aanleiding ook alternatieven buiten de POL corridor uit 2001 onderzocht. Conclusie van deze studie is dat alternatief 14 overgebleven is als het enige reële alternatief. Vervolgens is omdat alternatief 14 ook negatieve gevolgen voor het milieu en omdat men zich zorgen maakt over het aantal omrijdbewegingen, een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgesteld. Voor beide alternatieven zijn gedetailleerder de ontwerpen, verkeersstromen en milieueffecten beschreven. Het MMA is uitgewerkt in het inpassingsplan. □Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is dus rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), de ligging van woonbebouwing en bedrijventerreinen, de bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Het kasteel (met hoeve) blijft gehandhaafd, alsook de oude wagenschuur. Door de aanleg van de A76 is de oprijlaan afgesneden en heeft die zijn functie verloren. Hij is al meer dan een halve eeuw niet meer als zodanig in gebruik. Het verlies van deze waarde is mede de reden dat in de tracénota/MER er sprake is van een negatief effect op de cultuurhistorische waarde. Om het verlies van de historische waarde van de landschappelijke structuur te compenseren, zijn in het Omgevingsplan van de Buitenring Parkstad Limburg in het basisplan en in het Landschapsplan extra maatregelen opgenomen voor de landschappelijke inpassing van het kasteel in zijn omgeving. Die kunnen binnen de vigerende bestemming worden gerealiseerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01314-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **07971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Voor natuur geldt dat niet expliciet is gekeken naar het effect op soorten, omdat er wel is gekeken naar effecten op gebieden (Natura2000, EHS, POG) en er veelal een directe relatie bestaat tussen beschermde gebieden en het voorkomen van beschermde/kwetsbare soorten. Bevinding: Kennelijk wordt het rechtvaardig geacht om zoveel meer en dure voorzieningen te moeten treffen voor de inpasbaarheid van het MMA ten opzichte van een geringe extra toename van het ruimtebeslag op de kruising van het Geleenbeekdal in de andere alternatieven. De eigendommen van clienten zijn ecologisch kwetsbaar en hydrologische gevoelig, ze staan in directe relatie/verbinding tot het zelfde Natura2000-gebied Geleenbeekdal. Er is geen onderzoek verricht naar de uiteindelijke gevolgen van de barrierewerking van de voorkeursoplossing voor het gehele Natura2000-gebied. Bovendien zijn er beschermde natuurwaarden aanwezig op het landgoed waaronder diverse soorten vleermuizen, foeragerende dassen et cetera die door de komst van de BPL worden verstoord, verjaagd of vernietigd. Concluderend, voor de aanwijzing van het voorkeursalternatief is slechts selectief onderzoek verricht en zijn de aanliggende gebieden die nu buiten de bestemmingsgrenzen vallen, onvoldoende in de afwegingen betrokken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora-

en faunawet) en gebieden (EHS). □□

De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. Dit is een hard uitgangspunt. Dit is ook de reden dat de aansluiting op de A76 bij Nuth is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring; beide zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Er zijn verschillende alternatieve oplossingen en lokaties onderzocht in de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. Op basis van een integrale afweging, gebaseerd op de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de tracénota/MER, heeft GS van de provincie Limburg als voorkeursalternatief gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit alternatief is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring. Dit alternatief levert als een van de weinige alternatieven voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer (toekomstvaste oplossing) en heeft de minst nadelige milieueffecten. Qua ontwerp is dit ook de meest compacte oplossing. Uit de Passende Beoordeling die is uitgevoerd voor het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal komt naar voren dat de aansluiting Nuth, inclusief de turbo-rotonde, niet leidt tot significant negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden in het gebied. Tevens zijn in de Natuurtoets Aansluiting Nuth (deelrapport 8B) de effecten van de aansluiting Nuth op beschermde soorten beoordeeld. Barrierewerking is als apart criterium beoordeeld in zowel de natuurtoets als de passende beoordeling. In de natuurtoets zijn mitigerende maatregelen opgenomen (faunapassages en inrichting leefgebied) voor aantasting van leefgebied van beschermde soorten, en zijn compenserende maatregelen voorgesteld voor de aantasting van EHS en POG in dit gebied. De nadere uitwerking van de mitigerende en compenserende maatregelen wordt als aanvulling bij het PIP bijgevoegd. Een van de maatregelen betreft de aanleg van 2 grote faunapassages in de verbindingszone tussen Schinnen en Nuth. Daarmee wordt ingespeeld op de wens om ter plaatse een ecologische verbindingszone te realiseren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01314-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 07973

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het ontbreken van de effectbepaling voor het aspect bodem staat weliswaar een goede besluitvorming niet in de weg, echter kan worden geconcludeerd dat nader onderzoek wel degelijk onontbeerlijk is voor de gevolgen op de omgeving door de aanleg van de aansluiting Nuth. In de rapportage wordt diverse malen gesproken over het toepassen van damwanden en het nader uitwerken van de ecologische verbinding (een kunstwerk met fundering onder de bestaande snelweg en de aansluitende op- en afritten) welke een nadelig effect veroorzaken zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase. Met grote mate van zekerheid kan worden gezegd dat in de realisatiefase trillingen in de bodem zullen ontstaan welke zouden kunnen leiden tot schade aan de opstallen (het kasteel en de hoeve). Voor de gebruiksfase dient nader onderzoek uit te wijzen in welke mate het natuurlijk en hydrologisch evenwicht van de omringende locatie zal worden verstoord.
Antwoord:	Het ontbreken van de effectbepaling voor het aspect bodem staat weliswaar een goede besluitvorming niet in de weg, echter kan worden geconcludeerd dat nader onderzoek wel degelijk onontbeerlijk is voor de gevolgen op de omgeving door de aanleg van de aansluiting Nuth. In de rapportage wordt diverse malen gesproken over het toepassen van damwanden en het nader uitwerken van de ecologische verbinding (een kunstwerk met fundering onder de bestaande snelweg en de aansluitende op- en afritten) welke een nadelig effect veroorzaken zowel in de realisatiefase als in de gebruiksfase. Met grote mate van zekerheid kan worden gezegd dat in de realisatiefase trillingen in de bodem zullen ontstaan welke zouden kunnen leiden tot schade aan de opstallen (het kasteel en de hoeve). Voor de gebruiksfase dient nader onderzoek uit te wijzen in welke mate het natuurlijk en hydrologisch evenwicht van de omringende locatie zal worden verstoord.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 01314-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 07974

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gerrickens W.P.E., P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen Rentmeesterskantoor Mergelland BV , P/a Postbus 423 6600AK te Wijchen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij concluderen dat de resultaten van de stikstofdepositieberekeningen onontbeerlijk zijn voor een goede besluitvorming. Zonder deze essentiële informatie is de voorgenomen bestemming ter plaatse van de eigendommen van cliënten niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening.
Antwoord:	De geactualiseerde Passende Beoordeling, inclusief stikstofberekeningen, bevestigt de eerdere conclusies: de natuurlijke kenmerken van de Natura2000 worden niet aangetast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01315-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 07979

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het

ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07983**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07986**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07987**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07988**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07992**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **07995**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Natuur en landschap worden aangetast; landgoed Amstenrade wordt minder toegankelijk.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Voor voetpaden en landwegen is dit echter niets steeds mogelijk. De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade is echter via de Brunsummerweg, de N276 en Hagendorenweg gewaarborgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08010**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit de wijk Amstenrade en heel Bnmssum West kan zich alleen nog maar bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rond wandeling is in elk geval niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassuigsplan) de ruige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier□zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggewandeld worden via de woonwijk ten zuiden van de buitenring. De door u aangegeven wandelroute blijft dus toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummerheide moeten gaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De effecten van de Buitenring op langzaam verkeer zijn waar mogelijk in het rapport van ECORYS meegenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het Bronnenbos: Tijdens de rondwandelingen kon ik ook altijd even langs het bronnenbos lopen, al was het maar om de Reuzenpaardestaart te bewonderen. Dit levend fossiel staat hier tussen de brandnetels. In de afgelopen jaren ben ik een aantal keren ook in het bos geweest. Het is een uniek stuk natuurgebied met unieke afwisseling van flora. Daar zijn ook studies van. Dit soort bronnenbosjes die floristisch zo veel te bieden hebben zieje niet zo veel meer in Zuid-Limburg. In het Geuldal koestert men enkele plekken. Ik kan u tevens vertellen dat zich herhaaldelijk daar reeën ophouden. Bewijsmateriaal heb ik digitaal vast liggen. Vermoedelijk wordt het bos gebruikt als schuilplek tijdens migratie van deze zoogdieren. Dus het gebied, het bos functioneert daadwerkelijk als schakel in het EHS. Uitwisseling van planten en dieren vindt daadwerkelijk plaats. U gaat er nu prat op, dat u liet Bronnenbos spaart. U creëert een barrière daar in het EHS-gebied en de functie van de EHS-schakel gaat verloren. Dit is niet te compenseren of mitigeren. Ook floristisch zal er veel veranderen en verloren gaan. Dat laatste heeft te maken met de voeding van de bronnen. De verschillende watermilieus (zuur en basisch) zorgen voor een unieke afwisseling vaïï plantengemeenschappen. Als u nu naast dit bosje een ingraving doet of een dijklichaam opwerpt verstoort u de waterstromen direct onder het maaiveld. De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Fijn dat u op aandringen van liet Waterschap nu de weg naast het bosje legt. Dan zal het ook verantwoord zijn, zal de suggestie zijn. Niets is minder waar. Ik zeg u, dat dit vandalistisch handelen van de overheid is.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01315-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	A propos overleg met de burgers. Ik lees dat u overleg heeft gehad met de burgers van de buurt de Kling in Brunssum. Fijn. Daar hebt u blijkbaar wel geluisterd. Burgers die op het unieke karakter van het Bronnenbos wezen, zijn niet gehoord Dat overleg met de burger is dus zeer selectief. Het kwam u misschien wel goed uit!
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u de tervisielegging bewust weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik zal ingrijpende gevolgen ondervinden. Geluidshinder, fijnstof, stank, meer verkeer zijn de directe gevolgen van de aanleg van de Buitenring. Onder 4 geeft u aan, dat de hele verkeersstructuur de leefbaarheid negatief beïnvloedt: luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking. De verplaatsingen binnen Parkstad vinden voor een groot deel plaats met de auto. Dat heeft alles te maken met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor (dus toch verkeersstructuur), een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas - nogmaals - is ook hier weer op zijn plaats. U wilt dus de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen. U hebt niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring zal voorts heel veel natuur aantasten en het is dan maar de vraag of dat allemaal gecompenseerd kan worden of via maatregelen verzacht kan worden.□(...)□Natuurgebieden zullen zowel ecologisch, recreatief, opvoedkundig alsmede als zuiverende□longen voor Brunssum negatief worden beïnvloed.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In Brunssum zal ik ervaren dat het uitzicht op groen en de rust verdwijnen. Ik ren dagelijks vele kilometers en kom door al de wijken/natuurgebieden en zal daar veel verandering gaan ondervinden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van het landschap en de waarde van de woningen en overige bouwwerken zullen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wie draagt trouwens de kosten van de onderzoeken of diverse panden (welke panden betreft het hier allemaal?) voldoen aan geluidtechnische eisen (hogere grenswaarde procedure moet worden gevolgd) en welke woningen/overige bouwwerken zullen geïsoleerd moeten gaan worden? Wie betaalt deze na-isolatie en waar zijn deze kosten vermeld?
Antwoord:	De overheid draagt de kosten van het akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting op de gevels van woningen in het onderzoeksgebied.□□Indien voor een woning een hogere waarde is vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder wordt een onderzoek ingesteld naar het geludisniveau binnen de woning. Indien daarbij de binnengrenswaarde uit de Wet geluidhinder wordt overschreden zal de betreffende eigenaar van het pand, binnen de kaders van het Besluit geluidhinder, een aanbod worden gedaan om aan de gevel van zijn woning een geluidswerende voorziening aan te brengen. Het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen in verband met de binnengrenswaarde, en de vraag wie daarvoor de kosten draagt, komt in principe pas aan de orde nadat het besluit tot het vaststellen van hogere waarden is vastgesteld. □□□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08020**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waar komen trouwens de ecoducten, wat zijn de kosten voor de uitvoering hiervan en zijn deze kosten reeds opgenomen in de totaalkosten.□Als de gemeente al deze kosten gaat dragen, wat betekent dit dan voor mij en de andere burgers van Brunssum? Hogere belastingen, lagere budget voor hulpverlening aan bijstandsgerechtigden, etc?
Antwoord:	De ecoducten zijn gepland over de Europaweg Noord, de N299 en ter hoogte van de kruising van de Dentgenbachweg/Hopelerweg. □De kosten van de ecoducten over de N299 en de Europaweg Noord bedragen samen netto 1,8 miljoen euro. Het ecoduct over de Europaweg Noord zal alleen worden aangelegd als een Europeese subsidie aanvraag wordt gehonoreerd.□Het ecoduct over de kruising Dentgenbachweg/Hopelerweg heeft ook de functie van recreatief/langzaamverkeer.□Voor de burger heeft dit geen consequenties omdat dit binnen het taakstellende budget valt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08021**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor vele mensen in Parkstad. Het woongenot wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS: een extreme vorm van piekbelasting. Het tracédeel Nuth Brunssum ligt in de aan- en uitvliegroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan de overlast gaat u nu gewoon voorbij, terwijl de Mer-commissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008 / rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: " Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé: • doelbereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het eerdere MER; • nadere informatie over de mitigerende maatregelen voor geluid; • een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend van dosis-effectrelaties; • een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door AWACS" Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Zoals uit het inpassingsplan blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-commissie in te schakelen. De Crisis- en Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u, dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit gevat is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen naast het nu voorliggende Inpassingsplan. Dan zal de conclusie zijn, dat de adviezen helemaal niet zijn opgevolgd. De overlast van de AWACS betreft grote delen van Brunssum en Onderbanken. Ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, hebben veel last van het lawaai van de AWACS. U kunt het dan niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-commissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig. Naast de herrie van de overmatige piekbelasting van de AWACS krijgen vele mensen in Parkstad er nu een portie constante geluidshinder en geluidsoverlast erbij. Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aanen uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij. De geluidsoverlast vermindert mogelijk op plekken, evenzo zal mogelijk de luchtkwaliteit daar dan ook verbeteren, maar dat gaat ten koste van andere plaatsen. Daar verergert de zaak. Een soort saldobenadering: 5000 mensen hebben minder last, 4000 meer. Dat scheelt 1000 mensen positief. Dus: plan geslaagd.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01316-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08024

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de Spelregels EHS (LNV/VROM/provincies, 2007) is het `nee, tenzij` beginsel als volgt verwoord. `Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Zo`n project kan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Een initiatiefnemer is in dit geval verplicht om de negatieve effecten te mitigeren. Dit houdt in dat het optreden van negatieve effecten wordt voorkomen of beperkt door aanvullende maatregelen te treffen. Bij overblijvende negatieve effecten is compensatie de laatste stap om de optredende schade ter herstellen. Grote redenen van openbaar belang zijn er feitelijk niet. Zie het rapport van Ecorijs. Wat de vermeende verkeerproblemen betreft, is de verkeerskundige noodzaak is ook dunnetjes en ook in dit geval is te weinig gezocht naar alternatieve oplossingen. Vermeende verkeersproblemen anno 2010 en gewenste economische ontwikkelingen zijn met elkaar vervlochten en verknoopt tot één grote klomp spaghetti. Inmiddels weet ik dat in opdracht van enkele instanties en bureaus bezig zijn met een contra-expertise, voornamelijk betreffende de verkeerskundige onderbouwing. Die onderzoeken zullen eveneens de ondeugdelijkheid van de onderbouwing aantonen. Toch vreemd dat er zo`n ingrijpend plan ligt en het fundament los zand is. Dat verklaart bijvoorbeeld de uitspraak van een oud-bestuurder in Parkstad in de media, dat de Buitenring de Boulevard Périphérique van Parkstad. De weg moe(s)t er komen. Deze bestuurder en menig ander heeft zich niet fundamenteel de vraag gesteld, die je zou moeten stellen: wat is het grote maatschappelijk belang van de weg en is er geen enkel ander reëel alternatief. Als dat belang is aangetoond, onomstotelijk, en er geen enkel ander alternatief is, dan pas is de vraag aan de orde welke maatregelen er genomen moeten worden om de gevolgen te verzachten dan wel te compenseren als het om EHS-gebieden gaat of Natura 2000-gebieden. Voor de laatste gebieden geldt nog een strenger regime. Conclusie De Buitenring mist elke grondslag. Ten aanzien van de kwetsbare natuurgebieden in de nabijheid van mijn huis maar ook langs het hele gekozen traject is geen recht gedaan aan: Het nee, tenzii-principe.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08044**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ □ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08051**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08056**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01316-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Weijden S., Platostraat 24 6446AW te Brunssum Weijden P., Platostraat 24 6446AW te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken. U neemt als uitgangspunt de Bestuursvariant. Voor die variant hebben bestuurders gekozen. Vooral op economische motieven. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Met de Mer-commissie ben ik van mening dat, vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is zonder de realisering van de Buitenring en zonder de realisering van de verbeterde aansluiting bij Nuth. De milieueffecten en doelbereik moeten met de huidige situatie worden vergeleken. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft geen status als tracé of gekozen variant. Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is er op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. Een voorbeeld ter verduidelijking: in het eerste plan ligt de weg over het Bronnenbos, daarna komt u met een optimalisatie door de weg naast het Bronnenbos te leggen en concludeert vervolgens dat u het heel goed gedaan hebt. Al in 1999 waren inspraakreacties over deze zaken al duidelijk en was de informatie bij de provincie dus aanwezig. Conclusie: De nu vastgelegde variant in het ontwerp inpassingsplan is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie: dat is de situatie zoals die er nu ligt zonder Buittenring en zonder de verbeterde aansluiting bij Nuth: er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstrace voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstrace en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstrace BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het trace van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstrace. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunsummerheide (N2000) worden ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij zijn woonachtig op het adres Van Hovell tot Westerflierhof 30 te Hoensbroek. Gelet op de momenteel ter visie liggende stukken zal vlak nabij onze woning een verknoping met de BPL worden gerealiseerd (verhoogde ovatonde). Onderstaande figuur maakt de ligging van onze woning ten opzichte van de BPL inzichtelijk. Voor onze woning wordt tevens een hogere grenswaarden procedure gevolgd. De aanleg van de BPL heeft een enorme impact op de woonwijk waarin wij wonen alsook voor ons persoonlijk. Niet alleen wordt er ten behoeve van de verknoping een ovatonde op een steenworp afstand van onze woning gerealiseerd, maar ook verschijnt er een verhoogd gelegen fiets-/brommerpad aansluitend aan onze tuin. Doch zal er ook een turborotonde worden aangelegd bij de verknoping van de Allee/Akerstraat/Patersweg/Trichterweg. De effecten van deze laatstgenoemde verkeersmaatregel zijn in geen enkel thans ter visie gelegd stuk begrepen. De beoogde verkeerskundige maatregelen zijn dermate ingrijpend dat de privacy ernstig wordt aangetast, de geluidsbelasting fors zal toenemen en de leefbaarheid ten gevolge van toename van geluid, stank, stof en hinder anderszins sterk zal afnemen. Met name de cumulatie van alle maatregelen in de directe nabijheid van onze woning baart ons ernstig zorgen en leidt thans reeds tot een onleefbare situatie. Zo hebben wij thans reeds last van stress, slaapverstoring, verhoogde bloeddruk en psychische klachten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08030**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In onderstaande figuur worden de verkeersmaatregelen (behoudens de turborotonde die blijkbaar nét buiten het plangebied valt) inzichtelijk gemaakt. Ronduit stuitend is het gebrek aan, en inconsistentie van, informatie. Bovenstaand figuur laat duidelijk de impact vanuit een helikopterview zien van de maatregelen. Het ontbreken van dwarsdoorsneden, feitelijke invulling van het knooppunt alsook de wijze van inpassing en afscherming ten opzichte van onze woning, achten wij ontoelaatbaar. Wij verzoeken u derhalve ons nader te informeren omtrent de exacte uitvoering van de ovatonde en de in de directe omgeving te realiseren verkeerstechnische en inpassingsmaatregelen. Na ontvangst en bestudering daarvan willen wij alsnog zo nodig onze zienswijzen kunnen aanvullen.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingspassing regelt enkel het ruimtebeslag en de functies. Een exacte invulling van de uitvoering zal in de volgende fase worden ontwikkeld. Met name de uitvoering van de ovatonde is afhankelijk van het ontwerp van de aannemer die het Werk gaat realiseren. Het Inpassingsplan bepaalt alleen de invulling van de geclaimde ruimte. In het referentie ontwerp wordt de invulling zichtbaar. De daadwerkelijke detailinvulling geschiedt door de aannemer op basis van de set eisen die door de Provincie aan de aannemer wordt mmeegenomen. Voorstel: de zienswijze voor zover dit betrekking heeft op het ontbreken van dwarsprofielen gegrond te verklaren en het voor het overige ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De verhoogde grenswaarde procedure wordt blijkbaar gevolgd door toename van geluid op de Allee. Er kunnen op dat punt uiterst eenvoudig akoestische maatregelen worden getroffen om deze geluidstoename om te buigen in een geluidsafname middels een landschapsplan op het naast onze woning gelegen terrein. Wij denken daarbij aan een speels neergelegde grondwal van 3 à 4 meter hoogte met een royale boompartij waardoor een parkachtige omgeving ontstaat. Deze grondwal kan vervolgens achterlangs onze tuin worden doorgetrokken ter verbetering van het woonklimaat en onze privacy.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08034**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder zou ter verbetering van ons woonklimaat en onze privacy het langs onze woning geprojecteerde voetpad verplaatst kunnen worden naast het fiets-/brommerpad.
Antwoord:	In het kader van het inpassingsplan is er geen noodzaak het bestaande voetpad te verplaatsen. Een dergelijke maatregel zou in de toekomst altijd door de gemeente kunnen worden uitgevoerd, aangezien een voetpad onder de verschillende geplande bestemmingen binnen het inpassingsplan kan worden ingepast.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Welke inputgegevens - zoals verkeerscijfers en uitdraaien Geomilieu (lijst met hoogtelijnen, ontvangers, berekende resultaten enz.) -zijn gehanteerd? Door het ontbreken van deze gegevens is het onderzoek niet op juistheid te controleren en kunnen de getrokken conclusies niet op waarde worden geschat.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08037**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Uit de momenteel ter visie liggende stukken is niet te herleiden welke wegen betrokken zijn bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting. Ook is niet inzichtelijk welke aftrek is toegepast.
Antwoord:	De cumulatie van geluid is overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bepaald. Daarbij zijn alle relevante bronsoorten betrokken (industrielawaai, spoorwegverkeer, luchtvaart en wegverkeer). Wat betreft het aandeel aan de gecumuleerde geluidsbelasting vanwege wegverkeer zijn relevante wegen van het onderliggend wegennet en de BPL zelf meegenomen in het onderzoek.In het akoestisch onderzoek is, conform artikel 110g van de Wet geluidhinder, en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, een correctie toegepast van 2 dB. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08038**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het akoestische onderzoek gaat uitsluitend in op de Wet geluidhinder. De GES is daarbij niet toegepast. Aangezien in de akoestische rapportage aangegeven wordt dat de MER moet worden aangevuld, dient deze rapportage feitelijk te moeten worden aangevuld zodat GES besproken kan worden in het MER rapport.
Antwoord:	In het kader van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad bestaat geen wettelijke verplichting tot de uitvoering van een GES-onderzoek. Overigens geven de resultaten van het lucht- en geluidonderzoek geen aanleiding om tot een dergelijk onderzoek over te gaan. Immers, de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden, en ook wat betreft geluidhinder wordt niet buiten de wettelijke kaders getreden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met betrekking tot de ovatonde op de kruising van de Allee en de Akerstraat-Noord is in het akoestische onderzoek geen rekening gehouden met een toename van de geluidbelasting als gevolg van het afremmen en optrekken van voertuigen. Vorenstaande geldt tevens voor de aansluiting van de op- en afritten van de BPL op de ovatonde.
Antwoord:	Deze zienswijze mist feitelijke grondslag. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is namelijk wel degelijk rekening gehouden met geluidseffect van het afremmen en optrekken van voertuigen, doordat de zogenaamde kruispuntcorrectie is toegepast. Die correctie wordt toegepast in verband met het afremmen en optrekken van voertuigen bij kruisingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De gecumuleerde geluidbelasting op ons woonadres zal volgens het akoestische onderzoek meer dan 48 dB gaan bedragen. Volgens de ter visie liggende stukken is dit niet als gevolg van de BPL en/of de Allee. Wij vragen u om aan te geven welke andere bronnen zorgen voor een het totale deel geluidbelasting van meer dan 48 dB?
Antwoord:	De gecumuleerde geluidbelasting wordt met name bepaald door het wegverkeer over de BPL en de Allee. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar onze opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel□Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Wij zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08048

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat ons op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van de Van Hövell tot Westerflierhof heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op de Van Hövell tot Westerflierhof. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Wij verzoeken u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Door de uwerzijds beoogde maatregelen wordt onze woning volledig omgeven door: a. Aan de noordzijde komt de BPL half verdiept aangelegd (onduidelijk blijft hoe diep); b. Tussen onze tuin en de BPL komt achtereenvolgens een dubbel fiets-/brommerpad waarom bromfietsers met gele en blauwe kentekenplaten moeten rijden. Ook dienen alle voetgangers van dit pad gebruik te maken; c Het fiets-/brommerpad wordt (zonder dat wij daar rechten aan kunnen ontlenen) op 2 meter hoogte aangelegd. Er is geen voorziening gepland om onze privacy te borgen; d Tussen de BPL en het fiets-/brompad wordt een afrit voorzien met drie rijstroken. Naast de afrit zal een 2 meter hoog scherm of grondwal het geluid van de BPL en de afrit moeten weren; e. Aan de oostzijde wordt op zeer korte afstand van onze woning de verhoogde ovatonde aangelegd. Gedegen impressies van bouwhoogten zijn niet beschikbaar;. f. Langs de Akerstraat-Noord/Allee wordt eveneens een dubbel fiets-/brommerpad aangelegd en wordt de rijweg voorzien van vier rijstroken; g. Aan de zuidzijde wordt de turborotonde aangelegd op het knooppunt Akerstraat-Noord/Allee/Patersweg/Trichterweg. Gelet op het ontbreken van voorzieningen vormt deze turborotonde een direct geluidsbron voor ons woonhuis. Het zal geen verder betoog behoeven dat wij in een schier onmogelijke situatie terecht komen waarbij ons woongenot tot onder het nulpunt zal dalen en voor tal van aspecten een verslechtering van de huidige leefkwaliteit zal ontstaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. De Buitenring ligt bij de Van Hovel tot Wersterflierhof nabij de Allee ongeveer 4 meter verdiept. Het fietspad dat tussen de tuinen en de Buitenring wordt gerealiseerd ligt ongeveer op maaiveld en kruist de Buitenring op een locatie waar deze inmiddels bijna 6 meter verdiept ligt. De Allee/Akerstraat Noord zal inderdaad ruimer vormgegeven moeten worden dan in de bestaande situatie om de toename van verkeer te kunnen verwerken. In het geluidsonderzoek zijn de effecten van deze verkeerstoename meegewogen bij de toets of geluidswerende voorzieningen nodig zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Planuitvoering Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zullen wij geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten in de directe nabijheid van onze woning, met alle consequenties van dien. Inmiddels hebben wij de leeftijd van 66 en 63 jaar bereikt en verkeren gelukkig nog in een goede gezondheid. Ik hoef u niet voor te houden hoe snel dit kan veranderen op onze leeftijd. In 2015, 2016 of 2017 zullen de infrastructurele werken in de omgeving van onze woning zijn afgerond. Wij moeten er niet aan denken in de tussenliggende tijd onze woning te moeten verkopen vanwege onze leeftijd of gezondheidsredenen. Reeds nu zijn de woningen in de Van Hövell tot Westerflierhof onverkoopbaar. Bij te koop staande panden is de eerste vraag van potentiële kopers: `komt de BPL achterlangs?`. Zij dienen deze vraag met `ja` te beantwoorden. Kopers haken dan onmiddellijk af. Er zijn tal van woningen te koop waar de thans aanwezige rust en ruimte nog volop aanwezig is. Kortom, er dient een voorziening c.q. een gedegen plan te komen voor te koop komende woningen tijdens de planuitvoering alsook ter beperking van overlast tijdens de bouw.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08062**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Naast in te zijn gegaan op onze zienswijzen, betrekking hebbende op onze specifieke situatie, is tevens een aantal algemene zienswijzen aan te geven ten aanzien van de ter visie liggende stukken.□- Omvang en compleetheid ter visie liggende stukken□De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de□informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Het controleren van de rapporten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie. Met name ontbreken er lijsten met gebouwen, bodemgebieden, hoogtelijnen, schermen, wegen, toetspunten, algemene bodemfactoren en resultatentabellen. Zonder deze gegevens kan geen adequate beoordeling plaatsvinden. Het komt ons voor alsof er vanwege de haast (waarom zou dat overigens nodig zijn?) onzorgvuldig is gewerkt waardoor stukken ontbreken en onderzoeken niet of slechts deels zijn uitgevoerd. Wij verzoeken u de voor onze situatie relevante stukken alsnog aan ons aan te leveren en zo nodig doormiddel van aanvullend onderzoek te doen completeren en omissies te herstellen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor onze specifieke situatie, stellen wij ons weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Wij maken ons allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vragen ons af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01317-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08081**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken wij ons zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt ons in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Wij verzoeken u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen. Bovenstaande geldt specifiek voorde omvangrijke maatregelen welke in de directe nabijheid van onze woning worden beoogd.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08082

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Uit overleg met de provincie is echter gebleken dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08083

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Wij vragen ons derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08084

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kosten begroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken wij daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoeken wij u ons mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08087

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	Hetgeen hierboven is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid betekent ook dat voldoende middelen beschikbaar zijn om, indien noodzakelijk de benodigde gronden te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01317-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08089

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer P., Van Hovell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01318-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 08060

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Bewonersplatform Kerkrade-West , Postbus 1166 6460BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Uw oplossing om een dreigende isolatie van de buurt Gracht en het industrieterrein Willem Sophia tegen te gaan door de aanleg van een ventweg tussen de buurt Gracht en de toekomstige Buitenring, vinden we een goede oplossing. Om te voorkomen dat deze ventweg gebruikt wordt als sluiproute voor vrachtwagens van en naar het industrieterrein Willem Sophia zijn o.i. extra verkeersremmende maatregelen nodig voor het deel van de ventweg tussen Grachterstraat en Locht. Wij stellen voor alle vrachtverkeer van en naar het industrieterrein Willem Sophia te verplichten uitsluitend gebruik te maken van de ventweg in oostelijke richting en de buitenring-aansluitïng Hamstraat. Verder de Parallelweg tussen Wiso-Split en Calbertsweg, alsmede de spoorwegovergang Plein-Grachterstraat te verbieden voor vrachtvervoer. Door het blokkeren van deze routes zal de leefbaarheid en de veiligheid zowel in de wijk Gracht, de schoolomgeving bij het station als in de aanvoerwegen Drievogelstraat en Pleinstraat-Graverstraat verbeteren.
Antwoord:	Op de geplande Parallelweg zal een verbod worden ingesteld voor vrachtverkeer voor wat betreft het gedeelte ter hoogte van de woonwijk. Hierdoor wordt vrachtverkeer van/naar bedrijventerrein Willem Sophia gedwongen om via de Buitenring te rijden (via de aansluiting Hamstraat). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01318-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08066**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Bewonersplatform Kerkrade-West , Postbus 1166 6460BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Verzocht wordt om een verbinding van Kerkrade-West met het recreatiegebied Pferdeland. Wij verzoeken u het huidige plan op dit punt aan te passen door het creëren van een wandel/fietsverbinding tussen de huidige Grachterstraat en dit gebied. De verbinding is uitsluitend bedoeld voor recreatieve doeleinden.
Antwoord:	Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Dit geldt ondermeer voor de Locht in Kerkrade. Nieuwe verbindingen zoals de verbinding tussen de Grachterstraat en de Katzenpohlweg zijn in het kader van de ontwikkeling van de Buitenring niet voorzien. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01318-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08075**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Bewonersplatform Kerkrade-West , Postbus 1166 6460BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Door de aanleg van de ventweg komt het kruisbeeld hoek Grachterstraat/Hamstraat mogelijk in de verdrukking. Indien nodig stellen wij voor dit te verplaatsen naar een nader te bepalen plaats in de wijk de Gracht. Als mogelijke locatie stellen wij voor de ruimte bij het kerkhof Gracht waar, na de afbraak van de kerk, ruimte komt voor dit voor de Grachtenaren belangrijk stukje erfgoed.
Antwoord:	Indien het kruisbeeld op de hoek Grachterstraat / Hamstraat verplaatst dient te worden, zullen wij in overleg met het bewonersplatform kijken naar een nieuwe locatie. Momenteel gaan wij ervan uit dat het bestaande kruisbeeld kan blijven staan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01318-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08079**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Bewonersplatform Kerkrade-West , Postbus 1166 6460BD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Tijdens de bouwfase zal overlast in de wijk kunnen ontstaan door het vele vrachtverkeer. □ Wij verzoeken u om voorafgaand aan de bouw en gedurende de bouw met het Bewonersplatform Kerkrade-West afspraken te maken over de aan- en afvoer (bouw- en bestemmingsverkeer) tijdens de bouw van de Buitenring door Kerkrade-West.
Antwoord:	Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wens ik op te merken dat het teleurstellend en niet erg□burgervriendelijk is, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd Dit roept bij mij de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stelten; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wens ik op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik kan me niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Ik ben van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt mij voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Ik krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt.□□Bovendien, zo stel ik, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet.□Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alte relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Ik krijg sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt. De aanleg van de Buitenring zal voor mij leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van mijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens mij -mocht de Buitenring er al moeten komen volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook. Ik krijg de indruk dat hier naar een bepaalde uitkomst is toegeredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk

opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan□In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt ik tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan ik niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale□verkeersstructuur Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stel ik dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot□ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08096**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april

2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01319-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08097

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik stel dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van mijn woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Dorotneagracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuuren landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Ik stel dat in mijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik stel dat de andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg, geschikter is dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder mij betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Ik stel dat mijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik verwijs naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R 1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is.□De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke□verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor onze gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heb ik een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij mij dan ook niet in. Ik stel dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal ik ook van de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door mij stellig verworpen. Voor mij leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van mijn woon- en leefmilieu.Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Ik woon in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Ik stel dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noem ik een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.Ik stel verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het feit dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer.Ten slotte merk ik op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01319-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning voor mij- Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die bij de woning van mij langsrijden.Ook het uitzicht vanuit de woning van mij wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van mij is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Ik stel flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrees ik door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast.Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor mij Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatievegezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich mee brengen. Ook zal ik worden beperkt in de mogelijkheden om mijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01319-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08106

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sousouras M.J., Dorothea-Gracht 40 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ik werk al 22 jaar bij autosschadebedrijf Kuklinski Adres Hamstraat 169/a 6465 AE Kerkrade door de buitenring wordt het bedrijf helemaal afgesloten,Dhr Kuklinski heeft geen mogelijk heden om ergens anders een nieuwe bedrijf op tezetten.door de buitenring zal ik mijn werk niet meer kunnen uitvoeren, wat ik mijn hele leven gedaan heb.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08095

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	T.a.v. 1.2 Ligging Plangebied wordt uitgegaan van een aansluiting op de A76 bij Nuth. Er is kennelijk niet gekeken naar de mogelijkheid om direct vanaf de A2 onder Born of via de aansluiting llrmonderbaan het verkeer te leiden naar de N276 en de N274 alwaar het eerste deel van de BPL ook uitkomt. Het voordeel is dat deze wegen al reeds bestaan, er relatief weinig bewoning is en er dus voor relatief weinig geld en problemen aan de hoofddoelstelling kan worden voldaan. Het niet behoeven aan te leggen van een turboverkeersplein bij Nuth, en het voorkomen van problemen bij Vaesrade, Amstenrade en het tracé rond Brunssum -Noord tot aan de N274 zou een grote bijdrage zijn aan de verbetering van de economische positie en de verkeersleefbaarheid van deze regio.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ook de andere kant van het tracé richting N28I verdient de BPL als autosnelweg door het dicht bebouwd stedelijk gebied geen schoonheidsprijs.Het ligt mijns inziens in de lijn der verwachting dat verkeer komende uit noordelijke richting over de A2 met bestemming Avantisterrein of Aken zal kiezen voor de A76/N281 en niet 25 km extra zal gaan omrijden via de BPL.Het lokale verkeer zal ook minder gebruik maken van de BPL dan in het inpassingsplan wordt aangegeven omdat de weg een beperkt aantal op- en afritten heeft, hetgeen weer noodzakelijk is om de weg als 100 km/u autosnelweg te handhaven.
Antwoord:	Inspreker heeft inderdaad gelijk dat het verkeer vanaf de A2 naar het Avantisterrein of Aken inderdaad het beste de A76/N281 kan kiezen. De BPL is dan ook niet primair bedoeld voor dit verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Aanleg van een autosnelweg zal een negatieve invloed hebben op de leefbaarheid van de omgeving.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Het kerngebied van Parkstad bestaat uit het aaneengesloten stedelijk gebied van Heerlen, Hoensbroek, Brunssum Landgraaf en Kerkrade. Het trace van de Buitenring is zodanig gekozen dat deze als een ring om dit stedelijk gebied ligt. Aan de noordzijde grenst dit stedelijk gebied aan de het Nationaal Landschap Heuvelland. Het trace ligt hier op de grens van het Nationaal Landschap. Waar mogelijk ligt de Buitenring hier ingesneden zodat de impact op het Nationaal Landschap beperkt blijft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ken analyse van intensiteiten op de wegen binnen Parkstad Limburg geeft in dit hoofdstuk een 6-tal knelpunten aan. Wellicht zou het lokaal oplossen van deze knelpunten gunstiger zijn voor de economische ontwikkeling van Parkstad Limburg dan de peperdure en milieu - onvriendelijke aanleg van de BPL.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In dit hoofdstuk wordt ook de Avantislijn genoemd als economisch van groot belang voor de regio. Enig zinvol verband met de BPL wordt nergens aangegeven en is er ook niet. Samenvattend kan worden gesteld dat het nut en de noodzaak voor aanleg van de BPL zoals hier in het inpassingsplan is beschreven niet is aangetoond, ondanks het vele dat is geschreven in dit inpassingsplan en alle daaraan ten grondslag liggende stukken. Duidelijk is toegerekend, toegeschreven en toegeredeneerd naar het doel: de aanleg van de BPL in de vorm van een ringweg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De B258n wordt in dit kader ook genoemd als zinvolle ontwikkeling in de regio, echter de locatie en vormgeving moet nog nader worden onderzocht. Er was slechts sprake van een 2x1 baans weg met t.o.v. de BPL een lage verkeersbelasting.□Volgende de laatste informatie is het Landesbetrieb Strassenbau NRW überhaupt niet meer voornemens om de B258n aan te sluiten op de BPL.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De L42n vormt een nieuwe verbinding tussen Landgraaf en Geilenkirchen waarmee deze een "optimale verbinding tussen Nederland en Duitsland" moet worden. Op grond van welke verkeersintensiteitcn is de aansluiting van deze weg op de BPL te verantwoorden en welke relatie heeft deze weg met de BPL?
Antwoord:	De effecten van L42n/Randweg Abdissenbosch zijn niet meegenomen in de onderzoeken van de Buitenring, aangezien voor deze weg nog geen planologisch besluit is genomen. In het ontwerp van de aansluiting van de Buitenring op de Reeweg in Landgraaf is echter wel rekening gehouden met een mogelijke aansluiting van de L42n/Randweg Abdissenbosch op dit punt. Deze weg is, indien ze er komt, relatief makkelijk aan te sluiten op deze aansluiting.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Diverse malen wordt gewezen op het grensoverschrijdende Avantis European Science and Business Park en de samenwerking van de ziekenhuizen van Maastricht en Aachen. Er wordt gesteld dat de BPL zal bijdragen aan de bereikbaarheid van de universiteit (van Aachen?). Echter niet is onderbouwd hoe de BPL kan bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid. Kr zijn thans goede verbindingen en de BPL gaat ook niet verder dan de N281.
Antwoord:	Het grensoverschrijdende Avantis European Science and Business Park en de daar geplande bedrijvencampus van de Universiteit Aachen wordt door de komst van de Buitenring beter bereikbaar, met name vanuit de oostelijke delen van Parkstad (Kerkrade-centrum, Landgraaf, Brunssum), aangezien deze nieuwe autoweg een snelle verbinding biedt met deze kernen en direct op de Avantisrotonde nabij de N281 wordt aangesloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De kernen Brunssum, Landgraaf en Kerkradc hebben plannen voor nieuw stedelijk gebied wordt gesteld. Het is de schrijvers van het ontwerp -inpassingsplan kennelijk ontgaan dat deze kernen tot de krimpregio`s behoren en er de komende jaren op grote schaal woningen zullen worden afgebroken. Wederom geeft deze stelling geen basis voor aanleg van de BPL.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dat de aanleg van de BPL m.e.r. -plichtig is, is duidelijk, echter de m.e.r. is gekoppeld aan de corridor die door de Provincie Limburg is aangegeven in een Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Het (voorkeurs)tracé is hiermee in grote lijnen aangegeven en de m.e.r. bepaalt mede of realisatie mogelijk is.□Merkwaardig dat het in het MER opgenomen Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) met name bij Brunssum, Kerkrade en Nuth niet door GS is overgenomen, maar dat economie, toerisme verwachtingen, bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak belangrijker y.ijn voor Gedeputeerde Staten (GS). Naar mijn mening is er geen enkel onderbouwd maatschappelijk draagvlak aangetoond.□De aantasting van (woon)milicu, natuur en landschap tracht men kennelijk door extra maatregelen (kostbare oplossingen) te verzachten.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hoofdstuk 4 In dit hoofdstuk wordt uitgelegd dat de buitcnring is uitgewerkt op basis van het in het MIK gekozen voorkeursalternatief (MM A) en de bestuurlijke optimalisaties en verbeteringen. Dit is in tegenspraak met hetgeen in het vorige hoofdstuk is verwoord. De belangrijkste hoofdkenmerken zijn dat de weg wordt uitgevoerd in een standaardprofiel van 2x2 rijstroken met middcngeleidcr en een ontwerpsnelheid van 100 km/u. De onderbouwing hiervoor is zeer vaag. Het is kennelijk zo dat niet de verkeersintensiteitnietingen en hieraan gekoppelde prognoses het aantal motorvoertuigen per etmaal bepalen, maar dat is geoptimaliseerd naar aantallen van meer dan 25.000 voertuigen per etmaal om het 2x2 rijstroken profiel te rechtvaardigen.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Deze prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses. Bij het maken van de prognose is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario. Daarnaast is rekening gehouden met een autonome mobiliteitsontwikkeling (gebaseerd op gegevens uit het NRM), zodat met de factoren die niet rechtstreeks door het verkeersmodel Parkstad Limburg verklaard kunnen worden ook rekening wordt gehouden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de onderbouwing wordt de indruk gewekt dat al het verkeer in de regio Parkstad Limburg van de BPL gebruik /al gaan maken en dat daarmee de intensiteiten op het bestaande wegennet fors /uilen gaan afnemen. Het is echter een illusie te denken dat verkeer van b.v. Brunssum - (`centrum naar Heerlen of verkeer van Landgraaf naar Hoensbroek gebruik gaat maken van de BPL .Het oplossen van enkele bestaande knelpunten zal zeker betere resultaten geven dan een BPL aanleggen, waarmee weer nieuwe knelpunten worden geïntroduceerd die daarna voor veel geld moeten worden opgelost.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De routes zijn bepaald aan op basis van het verkeersmodel. De toedeling in het verkeersmodel Parkstad Limburg vindt plaats op basis van tijd waarbij voor de ochtend- en avondspitsperiode voor het personenautoverkeer rekening wordt gehouden met capaciteit en kruispuntweerstanden. Het kan dus voorkomen dat een langere route qua afstand gekozen wordt die qua reistijd het kortste is.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Hoe de onderbouwing ook luidt, de BPL blijft landschappelijk en stedebouwkundig gezien een monsterlijk geheel.
Antwoord:	De Buitenring wordt aangelegd om de bereikbaarheid van Parkstad op de lange termijn te garanderen. De bestaande verkeerstructuur wordt gevormd door een netwerk van lokale en regionale verbindingen die is ontstaan op basis van de historische verbindingen tussen de oorspronkelijke dorpskernen. Bij de gelijkelijke verstedelijking van de oostelijke mijnstreek zijn deze historische verbindingen steeds vezwaard en lokaal aangevuld met nieuwe verbindingen. Veel bestaande verbindingen liggen in woongebieden waardoor woon- en leefkwaliteit daar nadelig worde beinvloed. Met de Buitenring worden deze verkeerstromen gebundeld waardoor de bereikbaarheid op termijn verzekerd blijft en het woon- en leefklimaat per saldo wordt verbeterd.Met de inpassing van het trace en de maatregelen uit het omgevingsplan wordt de impact van de Buitenring op de omgeving zo goed mogelijk beperkt of gecompenseerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het voorkeursalternatief van GS begint bij Nuth met een turbo-rotonde, waarvoor zoals bekend, eigenlijk niet voldoende ruimte is en ook niet geheel valt binnen de corridor. De snelheid op de rotende zal teruglopen tot minder dan 50 km/u en dit op een weg waar het verkeer aankomt met 100 km/u. Creëert men hier niet een reeds te voorzien nieuw knelpunt?
Antwoord:	Op de Buitenring zijn alle kruisingen met het onderliggende wegennet ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. De maximumsnelheid aan de uiteindes van de Buitenring wordt stapsgewijs afgebouwd van 100 naar 50, zodat de weggebruiker tijdig kan anticiperen op de verkeerslichten, hetgeen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk is. Op het overgrote deel van de Buitenring kan de weggebruiker onbelemmerd met 100km/u rijden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het voorkeursalternatief van GS begint bij Nuth met een turbo-rotonde, waarvoor zoals bekend, eigenlijk niet voldoende ruimte is en ook niet geheel valt binnen de corridor. Deze oplossing is niet gunstig voor het Natura 2000 gebied Geleenbeekdal waarvoor GS al bezig is de effecten te minimaliseren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. Dit is een hard uitgangspunt. Dit is ook de reden dat de aansluiting op de A76 bij Nuth is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring; beide zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden.□Er zijn verschillende alternatieve oplossingen en lokaties onderzocht in de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. Op basis van een integrale afweging, gebaseerd op de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de tracénota/MER, heeft GS van de provincie Limburg als voorkeursalternatief gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit alternatief is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring. Dit alternatief levert als een van de weinige alternatieven voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer (toekomstvaste oplossing) en heeft de minst nadelige milieueffecten. Qua ontwerp is dit ook de meest

compacte oplossing. Uit de Passende Beoordeling die is uitgevoerd voor het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal komt naar voren dat de aansluiting Nuth, inclusief de turbo-rotonde, niet leidt tot significant negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden in het gebied. Ter compensatie van de aantasting van de beschermde gebieden EHS en POG wordt aangrenzend aan de weg op verschillende plaatsen nieuwe natuur ontwikkeld. Tevens wordt aantasting van leefgebied van beschermde soorten gemitigeerd door inrichting van leefgebied op andere locaties, en worden bestaande faunaverbindingen hersteld door de aanleg van diverse faunapassages voorzien in de gewenste verbindingszone tussen Schinnen en Nuth. Daarmee wordt ingespeeld op de wens om ter plaatse een ecologische verbindingszone te realiseren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Vervolgens wordt bij Vaesrade de MMA genegeerd, want er wordt gekozen voor een nieuw stuk weg. Dit laatste kost wat meer geld en het heeft wat grotere gevolgen voor de natuur en het landschap, doch GS geeft hier de voorkeur aan.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu en natuur gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder gaat de BPL naar Brunssum. Ook hier negeert GS de MMA met een duidelijke voorkeur voor de zuidelijke variant, want zegt GS, "het noordelijk tracé ondersteunt het belang van de ringstructuur die de weg behoort te krijgen" en "door dit tracé verdwijnt het doorgaande verkeer uit de kern van Brunssum". Geldt dit laatste ook niet voor de zuidelijke variant?
Antwoord:	Er zijn verschillende redenen geweest om te kiezen voor het noordelijk trace, waarvan onder meer de betere verkeerskundige oplossing die dit trace biedt.□Beide tracé's hebben een verbetering van de bereikbaarheid (I/ C-waarden, reistijdenwinst en OV) tot gevolg. Er is dus in beide gevallen sprake van reistijdenwinst. Deze is echter het grootst bij het noordelijk tracé. Daarnaast vindt de bundeling van verkeer het beste plaats bij het noordelijk tracé. Dit tracé heeft ook de meest positieve invloed op het aantal letselongevallen. Het noordelijk tracé scoort ook het best in de verkeersstructuur, omdat goed wordt aangesloten op bestaande provinciale wegen.□□Naast de verkeerskundige argumenten waren er ook andere argumenten om te kiezen voor het noordelijke tracé. Zo ontbreekt het aan bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijk trace. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bovendien is de redenering dat een ringweg een ringstructuur moet hebben een te simpel argument om een tracékeuze te maken, waarbij dan vervolgens MMA`s worden genegeerd.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg, ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Natuur wordt onnodig vernield, archeologische monumenten ondergespit en landschappelijke patronen doorbroken. Waar is hier de onderbouwing en het draagvlak om de MMA te negeren? Het tracé via Brunssum-Zuid scoort het beste op de aspecten natuur, omgeving, woon- en leefmilieu volgens het MKBA inclusief aanvullingen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dan blijken er ook nog intentieafspraken van de gemeente Brunssum met JFC Headquartcrs (=NATO). Inhoud en waarde van deze afspraken worden niet vermeld.□Het is trouwens ongepast en ongebruikelijk dat een gemeente Brunssum met JFC HQ dergelijke intentie- afspraken kan maken.□Er wordt gestreefd om een aantal voorzieningen te verplaatsen naar het kazernegebied, aangezien dit de zuidelijke variant van de BPL zou blokkeren. Blijkbaar is JFC HQ zo belangrijk dat de BPL wordt aangepast aan hun wensen, ook al kost dit veel extra geld, een stuk vernietiging van natuurgebied en blijvende overlast voor veel Brunssemse burgers. Het is echter volkomen onduidelijk is hoe lang JFC HQ nog in Brunssum c.q. in Nederland blijft. Ook JFC HQ moet bezuinigen in de komende jaren en de NATO heeft al reeds een begin gemaakt met het uitvoeren van een personele bezuinigingsoperatie.
Antwoord:	Tussen JFC-headquarters en de Gemeente Brunssum zijn intentieafspraken gemaakt om te komen tot een unilocatie rondom het huidige hoofdkwartier en de internationale school. Dit vanuit□beveiligingsoogpunt. Gestreefd wordt naar een verplaatsing van een aantal voorzieningen uit de□Oostflank naar het kazernegebied. Deze concentratie zal in het zuid-tracé, naar het oordeel van□Parkstad, de Gemeente Brunssum en JFC, worden geblokkeerd. Bovendien zal het zuid-tracé naar het oordeel van JFC beveiligingsproblemen opleveren en recentelijk gedane investeringen in de beveiliging van het complex en de internationale school te niet doen. Het beperken van de□ontwikkelingsmogelijkheden van JFC zal naar verwachting ook gevolgen hebben voor de economische spin-off van het hoofdkwartier in de regio. Daarbij zull en eveneens de bestuurlijke verhouding met JFC en goodwill-aspecten aan de orde zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gemeente Brunssum heeft ook intentieafspraken met een projectontwikkelaar gemaakt met betrekking tot bouw van een zorghotel op het terrein van het gesloopte klooster (Huize Tieder). De gemeente Brunssum heeft medio april 2010 reeds aangekondigd het ontwerp-bestemmingsplan tot het mogelijk maken van de bouw van het zorghotel ter visie te zullen leggen. Dit is doorkruist door het ophanden zijnde ontwerp-inpassingsplan en wordt thans dus geheel weggemoffeld. Voor de bouw van een zorghotel is wel een maatschappelijk draagvlak aanwezig. In het inpassingsplan wordt dit zorghotel niet vermeld. Zal de noordelijke variant van de BPL wellicht conflicteren met deze bouwplannen? Opgemerkt moet worden dat het klooster in 2009 is gesloopt maar dat het Sint-Clemenskerkje dat nog op deze grond staat, samen niet de nabijgelegen kerkhofmuur, de Lourdesgrot en het praalgraf van Baron De Negri een Rijksmonument vormen, waarmee in dit inpassingsplan geen rekening is gehouden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 heeft de gemeente Brunssum gepubliceerd dat zij voornemens is voor de locatie van het voormalige kloostercomplex een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen (op grond van artikel 1.3.1 Besluit ruimtelijke ordening), een en ander om ter plaatse een zorghotel te kunnen ontwikkelen. De gemeente heeft daartoe enige jaren geleden grond aan een ontwikkelaar verkocht. De gemeente ging er ten tijde van de publicatie vanuit dat zij het nieuwe bestemmingsplan medio april 2010 in procedure (vooroverleg en inspraak) konden brengen. De planvorming ten aanzien van het zorghotel heeft echter om diverse redenen stil gelegen. Het feit dat het inpassingsplan in procedure is, is echter niet de reden geweest. Het inpassingsplan ziet enkel op de buitenring en niet op ontwikkelingen er omheen. Het zorghotel valt buiten het plangebied van het inpassingsplan. De ontwikkelingen buiten het inpassingsplan behoren tot de bevoegdheid van de gemeente. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de BPL en de te verwachten verkeersintensiteiten wordt de N274 verbreed van 2 x l naar 2 x 2 rijstroken (vanaf waar?) De rotonde Haefland blijft daarna ongewijzigd. Waar moet al dit verkeer komende vanaf de N274 naar toe? Dit wordt een nieuw te creëren knelpunt. □□Als de N274 dan toch wordt verbreed naar 2x2 rijstroken, sluit deze dan aan op de A2 onder Born. De gehele infrastructuur hiervoor is thans reeds aanwezig. Slechts de bewegwijzering moet worden aangepast. Hiermee kan al vele miljoenen euro`s worden bespaard omdat de gehele aansluiting Nuth en de verdere BPL tot aan Brunssum-Oost niet behoeft te worden aangelegd.
Antwoord:	Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. □□Deze maatregelen worden niet in het Inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt. Er wordt bekeken in hoeverre de aanpassingen aan de N274 meegenomen kunnen worden in het aanbestedingstraject van de Buitenring. De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring.□ In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Het verkeersmodel heeft aangetoond dat na aanleg van de Buitenring een afname van verkeersintensiteiten zal ontstaan op het gedeelte van de N274 ten zuiden van de Buitenring. De rotonde Haefland kan dan ook ongewijzigd blijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het volgende deel van de BPL kruist de Rode Beek en passeert vervolgens het Schutterspark en de Brunssummerheide (Naturu-2000 gebied). De weg sluit vervolgens aan op de N299 tot voorbij Landgraaf. Vooralsnog wordt geconcludeerd, dat de BPL inclusief de voorgenomen mitigerende maatregelen, geen significant effect op dit gebied heeft. Echter alle berekeningen zijn nog niet bekend, zo wordt in het inpassingsplan gemeld.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Vervolgens komt dan de passage door Landgraaf. Ook hier kiest GS voor de beste mogelijkheden om de economisch en toeristisch cruciale lokaties goed te ontsluiten. Bedoeld worden hier de lokaties Snowworld, GaiaPark, Megaland en Mondo Verde. Er wordt niet aangeven of er thans knelpunten zijn met de toegang tot de/e locaties en wat de BPL hieraan positief zou moeten toevoegen.□□Waardoor wordt nu de meerwaarde van de BPL bepaald? Het doorgaande verkeer uit noordelijke richting via de A2 komt via de A76/N2SI uit op de rotonde bij Avantis en sluit hier aan op de bestaande wegennet en de A4 richting Aachen.□Avantis is via bestaande wegen goed en filcvrij te bereiken. Waarom zou het verkeer hier 25 km moeten omrijden via de BPL?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ Het tracé dat is opgenomen in het inpassingsplan is het resultaat van een brede alternatievenafweging, een groot aantal (milieu)onderzoeken, waarbij rekening is gehouden met wet- en regelgeving en vigerend beleid en doorlopen wettelijke (m.e.r.)procedures, waarbij ook de ligging van het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg in relatie tot de woonbebouwing, bedrijfsterreinen en recreatiegebieden expliciet is meegenomen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Hoofdstuk 5 In dit hoofdstuk (beleidskader) tracht GS ook weer rechtvaardiging te vinden voor aanleg van de BPL. Waar enerzijds wordt gesteld dat het verkeer in de toekomst schoner en stiller moet worden en er minder versnippering van het landschap zou moeten zijn, wordt ander/ijds gesteld dat het verkeer sterk zal groeien. Ondanks alle aaangevoerde argumenten is het ook duidelijk dat er in de woongebieden waar de BPL doorheen gaat lopen, een proces van vergrijzing en bevolkingsterugloop gaande is. GS lanceert dus een autosnelweg weg van 2x2 rijstroken die de aanliggende kernen moet ontsluiten en ontlasten en de leefbaarheid moet vergroten, maar die door de tracékeuze het milieu rond de kernen en de leefbaarheid in die kernen op een aantal plaatsen sterk verslechterd. De BPL zou ook moeten bijdragen om doorgaande verkeersstromen die Limburg in - en uitgaan zo goed, veilig en vlot mogelijk te laten doorstromen. Een weg met dit doel moet niet door dichtbehouwde woongebieden worden geprojecteerd.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08241

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoofdstuk 6□Geluid□De BPL zal na opening extra geluidsoverlast opleveren voor de omgeving.□Er zijn metingen gedaan en berekeningen uitgevoerd binnen de zone van 400 m op basis van prognoses van verkeersaantallen die bij de Provincie Limburg bekend zijn, maar die - ook op verzoek - niet worden bekendgemaakt.□□Waar de waarden te hoog uitkomen bij geluidgevoelige bestemmingen worden maatregelen voorgesteld als stil asfalt, geluidswallen, geluidsschermen en gevelisolatie.□Indien de waarden dan nog te hoog uitkomen wordt door GS eenvoudig de normwaarde met 10 dB verhoogd, zodat na herherekening in praktisch alle gevallen aan de wettelijke geluidseisen wordt voldaan binnen de zone van 400 m.□□Het een en ander leidt tot soms zeer hoge geluidsschermen van 6 tot 11 meter hoogte over grote afstanden, waarbij men zich kan afvragen in hoeverre de prognose hier overeenkomt niet de realiteit.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De hoogte van de geluidsschermen is bepaald op basis van het doelmatigheidscriterium. Ter hoogte van de flats aan de Europalaan en Henri Dunantstraat leidt de gemaakte afweging tot een scherm met een hoogte van 11 m. Onderzocht kan worden of optimalisaties mogelijk zijn. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08244

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook hier moet worden meegewogen dat met metingen en prognoses wordt uitgegaan van het gebied binnen de corridor, maar geluid houdt niet op hinder te veroorzaken op meer dan 400 m vanaf de bron.
Antwoord:	Voor de BPL geldt dat de wettelijke geluidszone 400 meter aan weerszijden van de weg bedraagt. Geluidsgevoelige bestemmingen die buiten de wettelijke zone vallen worden niet meegenomen in het akoestisch onderzoek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□Deze berekeningen zijn eveneens gebaseerd op aannamen (o.a. op basis van vage verkeersintensiteiten) en alleen berekend voor coneentraties van NO2 en PM10.□Hoe hoog de waarden van CO, CO2, Pb, SO2, CH3 en C6H6 zijn is niet meegenomen in het onderzoek, maar er wordt eenvoudig gesteld dat deze waarden voldoen aan de normen van de Wet milieubeheer. Wederom zijn gegevens van de laatst genoemde waarden niet bekend gemaakt.□□In het onderzoek is niet meegenomen de uitstoot van verbrandingsgassen van AWACS - en andere militaire vliegtuigen die dagelijks starten en landen in de strook tussen Brunssum-Noord en Schinvcld. Het is moge duidelijk zijn dat een combinatie van uitlaatgassen van wegverkeer en vliegtuigen de gestelde waarden van de normen van de Wet milieubeheer ver te boven gaan in de geplande corridor rond Brunssum-Noord. De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de vervuilende invloed van vliegtuigen. Maar ook de vervuilende stoffen vanuit het buitenland.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08248

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In de huidige situatie zijn de provinciale wegen N298, N299, N300 en de N28I aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Na aanleg van de BPL zal dit niet wijzigen, echter het stuk weg rond Brunssum wordt hier extra aan toegevoegd.Het argument dat door de aanleg van de BPL en het verplaatsen van het verkeer voor vervoer van gevaarlijke stoffen van lokale en Provinciale wegen naarde BPL een risicovermindering /ou zijn voor het bestaande wegennet is volledig uit de lucht gegrepen. Bevoorrading van b.v. tankstation in woonkernen en op bedrijventerreinen moet toch mogelijk blijven en zal ook niet anders worden dan in de huidige situatie. Voor het MER is het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de BPL bepaald aan de hand van een inventarisatie van bedrijven die worden bevoorraad via de nieuwe weg. In eerdere hoofdstukken wordt aangegeven dat de BPL ook voor doorgaand verkeer, b.v. richting Duitsland, wordt gebruikt. Dit is niet in de berekeningen meegenomen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08256

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Met name op liet geprojecteerde stuk ringweg rond Brunssum -Noord is in geval van een calamiteit de toegang tot de BPL zeer moeizaam bereikbaar voor hulpdiensten, bluswater is daar nauwelijks aanwezig en door de ligging van het tracé zal b.v. in geval van een calamiteit met b.v. een lekkende tankauto de vloeistof (zeer brandbaar of zeer toxisch) langs de weg in de goten achterblijven of weglopen naar het laagst liggende punt (zijnde de Merkelbeekerstraat) waar de gemeente Brunssum voornemens is een zorghotel te bouwen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.Tot slot is de regionale brandweer Zuid-Limburg betrokken geweest bij het onderzoek naar externe veiligheid. Bij de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg neemt de provincie Limburg het brandweeradvies inzake hulpverlening en zelfredzaamheid mee in de verantwoording van het groepsrisico.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het inpassingsplan leert dat de Provincie Limburg niet over alle gegevens beschikt om het groepsrisico te kunnen verantwoorden en dat de brandweer Zuid-Limburg zelfs nog advies moet uitbrengen. Op basis van risicobcrekeningen moet dan nog worden aangetoond dat met het inpassingsplan de norm voor het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.□□In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Nergens in het inpassingsplan wordt aandacht besteed aan de risico`s veroorzaakt door vliegtuigen van de NAVO-basis Geilcnkirchen die starten en landen in het gebied tussen Brunssum en Schinveld en dus over het deel van de BPL rond Brunssum-Noord zullen vlliegen. De AWACS vliegtuigen dragen volgeladen met brandstof zo`n 80.000 liter kerosine mee en de tankvliegtuigen zo`n 120.000 liter. De kans van een neerstortend vliegtuig op een drukke verkeersweg is misschien te berekenen, maar er is in de praktijk ook een risico dat een startend vliegtuig wordt geconfronteerd met motor problemen en een groot deel van zijn brandstof boven de BPL zal lozen om neerstorten te voorkomen.
Antwoord:	De Buitenring is ontworpen conform vigerende regelgeving, waarin verkeersveiligheid een belangrijke rol speelt. Dit brengt mee dat de inrichting van de weg zodanig is, dat de kans op een ongeval zoveel als mogelijk wordt geminimaliseerd.□Het effect van het lozen van kerosine op de buitenring als gevolg van motorproblemen is niet in de berekeningen meegenomen, omdat deze handeling verboden is en alleen in acute noodsituaties plaatsvindt. Gelet ook op het lage aantal vervoersbewegingen van vrachtwagens die gevaarlijke stoffen vervoeren, is de kans op een gecombineerde calamiteit met calamiteiten op bedrijfsterrreinen en situaties waarbij een vliegtuig kerosine loost boven de Buitenring terwijl daar een vrachtwagen met gevaarlijke stoffen passeert, verwaarloosbaar klein.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een belangrijk onderdeel van de planvoorbereiding is de natuurtocts, waarbij de consequenties van het inpassingsplan plan in relatie tot natuurwet- en regelgeving in beeld wordt gebracht. Alle kostbare mitigerende maatregelen ten spijt, de aantasting van de flora en fauna door de aanleg van de BPL kan met deze maatregelen onmogelijk gecompenseerd worden. Er is in dit inpassingsplan geen enkele aandacht besteed aan het feit dat met name gedurende de aanlcgfase van de BPL een enorme belasting ontstaat op de natuur wanneer er met grote wegenbouw machines op diverse plaatsen zal worden gewerkt. Dit zal voor zeer vele jaren negatieve na-effecten hebben op flora en fauna.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor

verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08260

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Waterparagraaf Uiteraard heef er overleg plaatsgevonden met liet Waterschap Roer en Overmaas en met de Provincie Limburg, maar dit blijkt onvoldoende, gelet op het gestelde in het inpassingsplan.
Antwoord:	In het kader van de watertoets hebben meerdere overleggen plaatsgevonden met het waterschap Roer en overmaas. In de waterparagraaf zijn een aantal van deze overleggen verwoord. De uitwerking van de waterparagraaf maar ook het afwateringsplan en het geohydrologisch onderzoek is afgestemd met de het waterschap. Het waterschap is middels een positief wateradvies akkoord met de uitwerking van de `water`aspecten van de BPL. Bovendien is met het waterschap afgesproken dat ook in de verdere uitwerking en realiasatie van de plannen zal worden samengewerkt en overlegd met het waterschap. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01320-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08261

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In geval van zware regenbuien zullen op diverse plaatsen in de buurt van woonkernen hoeveelheden water moeten worden verwerkt die niet in sloten of bermen kunnen worden opgevangen, maar die ook in het gemeentelijke rioleringssysteem zullen terechtkomen. De meeste rioleringssystemen voldoen thans nog net wel aan de wettelijke eisen voor wat betreft de afvoercapaciteit, edoch er zijn geen gegevens hieromtrent vermeld in dit inpassingsplan. Evenmin is duidelijk hoeveel hemelwater nog aan het bestaande systeem wordt toegevoegd bij aanleg van de BPL. Een onderzoek met betrekking tot dit punt in overleg met de gemeenten zou veel lokale wateroverlast kunnen voorkomen.
Antwoord:	In het afwateringsplan (deelrapport 6b) dat mee ter inzage heeft gelegen is de toekomstige afwatering van de BPL uitgewerkt. Uitgangspunt is een duurzaam hydrologisch neutraal watersysteem. Langs de gehele BPL worden droogvallende bergingssloten gerealiseerd waarin een berging aanwezig tot minimaal een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Dit is conform de eisen van het waterschap en de landelijke richtlijnen vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water. Vanuit de bergingssloten wordt het regenwater geinfiltreerd in de bodem of vertraagd afgevoerd naar niet-kwetsbaar oppervlaktewater. Er vindt dus geen afvoer plaats naar riolering. Het bestaande rioleringssysteem wordt in het geheel niet belast door de aanleg van de BPL. Voor een verdere toelichting op het afwateringssysteem verwijzen wij u naar het afwateringsplan. De waterparagraaf en het bijbehorende afwateringsplan en geohydrologisch onderzoek zijn besproken met het waterschap in het kader van de watertoets en akkoord bevonden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Archeologie Onduidelijk in dit inpassingsplan is wat de effecten zijn van het tot op heden uitgevoerde archeologisch onderzoek op de trajectkeuze van de BPL. Wel is wel vermeld dat nader onderzoek grotendeels tijdens de uitvoering van de aanleg van de weg zal moeten plaatsvinden, maar wat te doen als er behoudenswaardig archeologische vondsten worden gedaan: zand erover en doorgaan met de aanleg of het tracé verleggen?
Antwoord:	Behoudenswaardige vindplaatsen die bekend zijn of aangetroffen worden voor of na aanvang van de werkzaamheden zijn beschermd. Hoewel het streven is om archeologische waarden In Situ te bewaren sluit dit behoud Ex Situ niet uit als daar voldoende aanleiding toe is. Deze keuze zal tekens moeten worden gemaakt waarbij de belangen van de verschillende omgevingsfactoren, technische mogelijkheden en het maatschappelijk belang tegen elkaar worden gewogen. ‘Zand erover’ is in essentie de behoud In Situ oplossing. Na een beperkt onderzoek wordt de vindplaats gewaardeerd en worden beheersmaatregelen genomen. Ook kan besloten worden om de aangetroffen vindplaats Ex Situ te beschermen door hem op te graven, waarna de realisatie van de weg wordt hervat. In uitzonderlijke gevallen met archeologische waarden van uitzonderlijke aard kan besloten worden om het plan aan te passen. Dergelijke vondstcomplexen zijn echter zo zeldzaam, en het vooronderzoek tot op heden geeft geen aanleiding hen hier te verwachten, dat hier bij de planontwikkeling geen vastgestelde scenario voor zijn opgesteld. Bij dergelijke situaties blijven onverkort de wet en regelgeving en de archeologische zorgplicht van kracht. De tot op heden bekende vindplaatsen binnen het tracé zijn van dien aard dat gewogen tegen de eerder genoemde factoren hun behoud Ex Situ zal worden uitgevoerd. Zie hiervoor bijlage 7b. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De totale kostenomvang van de BPL bedraagt circa 315 miljoen euro wordt vermeld in dit inpassingsplan. Het een en ander wordt niet nader gespecificeerd. Gezien de vele ervaringen met vergelijkbare omvangrijke projecten in Nederland zullen de kosten door onvoorziene zaken (let wel: een aantal zaken is nog niet eens meegenomen in dit inpassingsplan), zeker hoger uitvallen (een verdubbeling van de oorspronkelijk berekende kosten is niet ongebruikelijk), dus zal een schatting van 500 miljoen euro wellicht nut in de richting komen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De bijdrage van het Rijk zal 50 miljoen euro bedragen. Is dit in- of exclusief de 50 miljoen voor de aansluiting bij Nuth?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De bijdrage van het Rijk is hoger dan de door u aangegeven € 50 Euro. Hierin is de bijdrage voor de aansluiting Nuth begrepen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De ministor van Verkeer en Waterstaat heeft een aanvullende bijdrage van 11 miljoen euro toegezegd. Het Rijk heeft ook een bedrag van 15 miljoen beschikbaar gesteld via de motie Van Geel. Het Rijk draagt dus (toegezegd) 76 miljoen euro bij. Provincie Limburg en Parkstad Limburg zullen ieder 50% van de kosten bijdragen. De Provincie Limburg moet volgens het meest optimistische scenario ten minste ruim 120 miljoen euro investeren en de Parkstad-gcmccnten eveneens. Het kan niet worden uitgesloten dut dit bedrag uiteindelijk minimaal zal moeten worden verdubbeld. Voorlopig betekent dit gemiddeld al een bedrag van zo`n 20 miljoen euro per Parkstadgemeente. De vraag is of dit geld beschikbaar is en of het verantwoord is zoveel geld te besteden aan een stukje (26 km) autosnelweg in de/e tijd van economische recessie en bevolkingskrimp in Zuid-Limburg, die ook in de komende jaren nog zal toenemen.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan vermeldt: "dat alle voorgenoemde besluitvorming en gesloten overeenkomsten tezamen garant staan voor de kostendekking voor de aanleg van de BPL". Een behoorlijke specificatie, uitleg en onderbouwing op dit punt zou niet misstaan.
Antwoord:	Wij wijzen naar hierboven al is opgemerkt over de economische uitvoerbaarheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Een punt waar evenmin rekening mee is gehouden is de waardevermindering van de woningen langs het tracé. Planschadevergoedingcn en onteigcningskosten moeten eveneens in beeld worden gebracht.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Zowel de post planschade als de post onteigeningskosten (aankoop) zijn onderdeel van de voorliggende kostenraming. Hier wordt rekening mee gehouden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een aantal gegevens en de onderbouwing ontbreekt op diverse plaatsen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waar in het MER sprake is van een MMA wordt dit in het inpassingsplan genegeerd. De te verwachte voordelen van de BPL wegen niet op tegen de nadelen, met name waar het betreft de aantasting van woon- en leefgebieden, de natuur en de buitensporig hoge kosten van dit project.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08290**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De BPL zal voor doorgaand verkeer in Zuid-Limburg slechts een parallelweg zijn van de A76/N281, alleen 25 km langer en voor lokaal verkeer beperkt bruikbaar vanwege het beperkt aantal op- en afritten.
Antwoord:	Het verkeersmodel toont aan dat de Buitenring met name door regionaal verkeer zal worden gebuikt met een herkomst of bestemming in Parkstad. Gemiddeld is sprake van een aansluiting om de ca. 2km, dit is in vergelijking met wegen met dezelfde functie geen beperkt aantal. Voorts is het zo dat de Buitenring niet concurreert met de N281 of de A76. Genoemde wegen zijn immers hoogwaardige stroomwegen die de westzijde van Parkstad bereikbaar maken. Een dergelijke hoogwaardige stroomweg ontbreekt thans in het oostelijk deel van Parkstad; de Buitenring zal hierin voorzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01320-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanlegkosten bedragen thans -in het meest gunstige geval- al 12 a 15 miljoen euro per kilometer aangelegde weg. Is dit nu "streven naar eenvoud en soberheid" zoals dit meerdere malen wordt genoemd in dit inpassingsplan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ons inziens is de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg achterhaald door de vergrijzing, bevolkingskrimp en de economische achteruitgang door het beleid van de overheid.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ons inziens is het tracé van de "Buitenring" zoals omschreven voor de N300 Hamstraat / verkeersplein Avantis ook niet de optimale en economisch meest verantwoorde keuze.□Vele woningen en bedrijven moeten daarvoor worden vernietigd en grond duur worden gekocht.□Het tracé zou economischer kunnen worden uitgevoerd als:□het tracé ca. 200 - 300m naar rechts wordt verlegd in noordelijke richting Drievogels, d.w.z. - voor de ijzeren brug - tussen de 2 windmolens (of die verwijderen) - m.b.v. een ongelijkvloerse T-splitsing - aansluiten op de N281 - daar is open veld -.
Antwoord:	Indien het tracé 200 - 300 meter verschoven zou worden in noordelijke richting, dient ook de aansluting verplaatst te worden. Deze aansluiting komt hierdoor tussen de bestaande aansluiting voor het Science and Business Park Avantis en de bestaande aansluiting voor de Roda Boulevard. Dit is verkeerstechnisch niet mogelijk in verband met de bestaande op- en afritten van beide bedrijventerreinen. De op - en afritten komen hierdoor in elkaars verlengde te liggen waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt. Uitgangspunt binnen de Tracénota/MER is een aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein Avantis dan wel de Locht. Deze twee aansluitingen zijn onderzocht waarbij uiteindelijk de bestuurlijke keuze is gevallen op de aansluting bij het Science and Business Park Avantis. Het voorstel om een nieuwe aansluiting te realiseren tussen twee bestaande aansluitingen is zowel verkeerskundig dan wel verkeerstechnisch niet mogelijk op grond van verkeersveiligehid en doorstroming.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08109**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoveel aandacht en kosten voor aansluiting op het Avantis European Science en Businesspark□dat al jaren nagenoeg leeg staat en in verband met het dé-industrialiserings beleid weinig of geen perspectief heeft. (De kansen op vestiging van bedrijven aldaar zijn al verspeeld sinds de affaire korenwolf).
Antwoord:	Wij nemen uw zienswijze voor kennisgeving aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Buitendien behoeft ons inziens de Buitenring Parkstad Limburg ter hoogte van Hamstraat / verkeersplein Avantis geen 2x2 rijstroken met een toegestane snelheid van max. km 100, gezien de verkeersregulerende maatregelen die worden getroffen.□B.v. de geplande verkeerslichten maken het doorrijden met 100 km al onmogelijk.
Antwoord:	Op de Buitenring zelf worden geen verkeerslichten geplaatst. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet zijn ongelijkvloers vormgegeven waardoor een vrije doorstroming op de Buitenring ontstaat. Alleen bij het begin- en eindpunt van de weg, de verkeerspleinen van Nuth en Avantis, krijgt de weggebruiker te maken met verkeerslichten. Op deze locatie, waar uitwisseling plaats vindt tussen de provinciale weg en andere hoofdwegen is een verkeersafwikkeling met behulp van verkeerslichten gebruikelijk. De maximumsnelheid aan de uiteindes van de Buitenring wordt stapsgewijs afgebouwd van 100 naar 50, zodat de weggebruiker tijdig kan anticiperen op de verkeerslichten, hetgeen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk is. Op het overgrote deel van de Buitenring kan de weggebruiker zoals gezegd echter onbelemmerd met 100km/u rijden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovendien kan het verkeersplein Avantis geen ca. 25.000 auto`s per etmaal verwerken, alleen al in de spitsuren `s morgens en `s avonds gaat het zeker niet lukken.□Ook de eventuele aanpassingen die de Gemeente Heerlen nog van plan is te bedenken gaan dit niet bereiken.□De geschatte 21.000 / 25.000 voertuigen staan er dan gedurende uren per etmaal gewoon stil en vormen dan een file vanaf de woonwijk Gracht tot en met het verkeersplein Avantis en vanuit de andere richting staat het verkeer stil op de N281 / A76.
Antwoord:	Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dat betekend dat U de file`s, elke dag, van zo`n paar kilometer lang en de daarbij behorende stank en geluidsoverlast in de woningen Crombacherstraat / Locht en in de woonwijk Gracht op de koop toe neemt. Wij niet. De door U gehanteerde "metingen" baseren op foute uitgangspunten. Al de door U berekende geluidsoverlast van ca. 60 dBa en > brengt volgens de becijfering van de WHO (World Health Organisation) ernstige schade toe aan o.a. hartpatiënten. Naast de geluidsoverlast is er ook nog de luchtvervuiling die ernstige schade toebrengt aan de gezondheid van longpatienten. Wij zijn beiden hart - en long patiënt.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als voorbeeld kan de huidige situatie op de Binnenring dienen, de file is daar dagelijks enkele kilometers (4km) lang vanaf tankstation Q8 tot aan de rotonde met aansluiting op de A/287 / Imsterade - Een minder belastend alternatief zien wij in 2 x 1 rijstroken met 80 km zonder stoplichten en de aansluiting op de A76 niet via rotonde Avantis. (ongelijkvloerse T-splitsing).
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01321-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08116

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij als aanwoners aan de Crombacherstraat ondervinden te ernstige nadelen door het geplande tracé. Door, wat U noemt - de fysiek weinige ruimte ter hoogte van de N300 Hamstraat / Crombacherstraat - komt de weg onacceptabel dicht langs onze woning, blijkbaar zo`n 25m.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01321-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08118

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de massieve wijzigingen aan het bestaande gebied rondom N300 Hamstaat / grensovergang Locht / Avantis zien wij de aanleg van de "Buitenring" aldaar niet als reconstructie maar als nieuwe aanleg. Wij gaan ervan uit dat de door U gekozen optie onwettig is. (Zo gemotiveerd kan de ombouw van een fietspad naar een 4-baans autoweg ook als reconstructie worden aangemerkt).
Antwoord:	Ter plaatse is sprake van een wijziging van een bestaande weg, zodat de situatie, conform de definitie van "reconstructie" in artikel 1 van de Wet geluidhinder, terecht als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is aangemerkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De schadelijke effecten zijn cumulatief en daarbij komen nog de overlast door de windmolens, de N281 / A76 en mogelijk ook nog de Duitse B258n. Het is voor ons overduidelijk; de door U gehanteerde grenswaarden moeten opnieuw worden gedetineerd en bijgesteld. Hoezo metingen op 400m afstand, neen op 25m. Wij hebben bezwaar tegen de aanpassing van de normen voor geluidsoverlast ter hoogte van onze woning.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Ingevolge van de Wet geluidhinder moet in het akoestisch onderzoek worden uitgegaan van een geluidszone van 400 meter. Dat betekent niet dat metingen zijn verricht op een afstand van 400 meter, maar dat alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen een zone van 400 meter vanaf de as van de weg zijn onderzocht. Verder is de gecumuleerde geluidsbelasting onderzocht en beoordeeld. Er is geen sprake van een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	En naast de geluidsoverlast en de luchtvervuiling komen nog de trillingen op de weg door het verkeer die doorwerken tot in de woning. Dit brengt overlast en veroorzaakt schade aan mens en gebouw. Dit dient ook te worden meegenomen tijdens de eventuele aanleg fase.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zoals te lezen in uw Inpassingsplan heeft een landschap met vogels en fauna meer rechten en aandacht als de MENS die daar "voorkomt". Voor vogels bedraagt de max. toegestane belasting 42 - 47 dBa, voor de mens geldt > 62 dBa. Waar is de politiek mee bezig ?.
Antwoord:	Dat zijn de standaardwaarden die vanuit verschillende expertises worden gehanteerd. Deze waarden zijn op basis van wetenschappelijke onderzoeken tot stand gekomen. Daaruit blijkt o.a. dat vogels over het algemeen gevoeliger zijn voor geluidsbelasting dan mensen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Buiten al deze meetbare overlast is er nog de niet te verwaarlozen sociale impact. Met de aanleg van dit tracé ter hoogte van de Crombacherstraat / Locht wordt 2/3 van onze sociale leefomgeving vernietigd! De vertrouwde omgeving, de mensen en dieren alles weg! In dit verband moet ook genoemd worden de isolatie ten opzichte van de stad Kerkrade. Indien de Hamstraat voor lokaal verkeer wordt afgesloten zondert ons dat af van de rest van Kerkrade en wordt de bestaande adequate verkeersverbinding ontoegankelijk. De klok terugdraaien naar vroeger; dus weer al het verkeer door de Drievogelstraat met alle onhoudbare overlast van dien. De N300 Hamstraat werd er ooit voor aangelegd.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dan zijn er nog de kosten. Exorbitant hoog in verhouding met andere projekten.□B.v. een volwaardige Duitse autobaan met 4 rijstroken, middenberm en vluchtstroken aan□weerszijden kosten ca. 4 - 6 miljoen / kilometer (bron Wikipedia), uw `gewone` 4-baans autoweg□zonder vluchtstroken enz. gaan ca.12 miljoen / kilometer gaan kosten en einde open....□Van latere onderhoudskosten aan de weg nog maar niet te spreken.□Wij zien de aanleg van deze "Buitenring" als een politieke keuze in al haar hoogmoed.
Antwoord:	Wij nemen wij kennis van uw standpunt, en wijzen op de kosten van de zorgvuldige inpassing van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01321-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van der Werf-Koo S.T., Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Last but not least de waarde van ons onroerend goed.□Ons huis is bedoeld voor bewoning tot op hogere leeftijd en als oudedags reserve.□Deze plannen worden ernstig verstoord; door de overlast is de kwaliteit van wonen belangrijk□beschadigd en de waarde van ons onroerend goed belangrijk afgenomen.□Onze conclusie is dat ingeval U de plannen doorzet U onze woning beter ook maar kunt `amoveren`.□In het andere geval willen wij serieus gecompenseerd worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u de tervisielegging bewust□weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer,□vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar□bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Vele mensen zullen in hun leefsituatie ingrijpende gevolgen ondervinden.□Geluidshinder, fijnstof, meer verkeer zijn de directe gevolgen van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring zal voorts heel veel natuur aantasten en het is dan maar de vraag of dat allemaal gecompenseerd kan worden of via maatregelen verzacht kan worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor vele mensen in Parkstad. Het woongenot wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS: een extreme vorm van piekbelasting. Het tracédeel Nuth Brunssum ligt in de aan- en uitvliegroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan de overlast gaat u nu gewoon voorbij, terwijl de Mer-commissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008/rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: "Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé: • doelbereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het eerdere MER; • nadere informatie over de mitigerende maatregelen voor geluid; • een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend van dosis-effectrelaties; • een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door AWACS" Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Zoals uit het inpassingsplan blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-commissie in te schakelen. De Crisis- en Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u, dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit geval is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen naast het nu voorliggende Inpassingsplan. Dan zal de conclusie zijn, dat de adviezen helemaal niet zijn opgevolgd. De overlast van de AWACS betreft grote delen van Brunssum en Onderbanken. Ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, hebben veel last van het lawaai van de AWACS. U kunt het dan niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-commissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig. Naast de herrie van de overmatige piekbelasting van de AWACS krijgen vele mensen in Parkstad er nu een portie constante geluidshinder en geluidsoverlast erbij. Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aanen uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij. De geluidsoverlast vermindert mogelijk op plekken, evenzo zal mogelijk de luchtkwaliteit daar dan ook verbeteren, maar dat gaat ten koste van andere plaatsen. Daar verergert de zaak. Een soort saldobenadering: 5000 mensen hebben minder last, 4000 meer. Dat scheelt 1000 mensen positief. Dus: plan geslaagd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de

aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08137

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Deze handelwijze van de provincie is in strijd met het vertrouwensbeginsel. In het bestuursakkoord van 2005 werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08139**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Pas in het POL van 2001 stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn voorts meerdere alternatieven (o.m. via de B56) niet serieus onderzocht. Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. De corridor is onzorgvuldig tot stand gekomen.
Antwoord:	.Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Door middel van een verkeerskundige analyse is achterhaald waar het verkeer vandaan komt dat gebruik maakt van het wegvak van de Buitenring tussen de aansluitingen Allee en N276 (beide richtingen) en waar het naar toe gaat. Deze analyse heeft aangetoond dat de Buitenring voornamelijk gebruikt wordt door regionaal verkeer met een herkomst/bestemming in Parkstad Limburg. Weinig verkeer dat gebruik maakt van de Buitenring is afkomstig of gaat naar de A2 ten noorden van knooppunt Kerensheide. Hiermee is dus aangetoond dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa geen alternatief biedt voor het tracédeel van de Buitenring van de A76 richting Brunssum (en vice versa). □□Indien dit deel van de Buitenring niet zou worden aangelegd, zou het verkeer immers niet dat alternatief gaan gebruiken, maar het onderliggend wegennet in de regio Parkstad Limburg. Bovendien geldt dat uit onderzoek blijkt dat ook met de B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal zou trekken Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het totale proces van het vaststellen van het doel van de BPL is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Het is voorts onduidelijk op welke wijze de economische ontwikkeling problematisch is. De provincie houdt te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het

ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De constatering dat de verkeersstructuur diffuus is en er is geen hiërarchie is, dat de regionale stroomwegen ontbreken, is niet onderbouwd. Parkstad is volgens reclamant goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. De provincie legt de Buitenrinq aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	" In het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen. Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie m.e.r."Ik wil in dit kader nogmaals benadrukken dat in die fase geen enkele alternatieve corridor isafgewogen tegen die ene corridor, waarover altijd is gesproken. Er is altijd sprake geweestvan één zoekgebied, één corridor. Dat was een brede strook vanaf Nuth tot Brunssum,vervolgens waren er drie mogelijkheden om het obstakel Brunssum te nemen, te weten denoordvariant en de zuidvariant en de ondertunneling van Brunssum, waarna vervolgens minof meer de strook werd vervolgd richting Landgraaf en Kerkrade, maar naderhand ook nogover varianten is gesproken. Andere zoekgebieden, andere corridors waren niet aan de ordeof werden genegeerd.Dat betekent dan ook dat er niet naar andere trajecten is gekeken of daar meer, minder ofgeen sprake zou zijn van conflicten met EHS-gebieden en als die conflicten er waren of die alof niet gemakkelijker zijn te mitigeren dan wel te compenseren. Deze stap is overgeslagen.Nee, de provincie koos van meet af aan voor die corridor. Binnen die corridor zijn, zoals gezegd, wel alternatieven afgewogen en uiteindelijk is daar een variant uit voortgekomen,de bestuurlijke variant, die nog eens via allerlei bestuurlijke overleggen is geoptimaliseerd.Maar andere corridors of zoekgebieden zijn er nooit geweest.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is explicet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de Spelregels EHS (LNV/VROM/provindes, 2007) is het `nee, tenzij` beginsel als volgt verwoord. Ruimtelijke ingrepen in de EHS met significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied zijn in beginsel niet toegestaan. Zo`n project kan alleen doorgaan als er geen reële alternatieven mogelijk zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Een initiatiefnemer is in dit geval verplicht om de negatieve effecten te mitigeren. Dit houdt in dat het optreden van negatieve effecten wordt voorkomen of beperkt door aanvullende maatregelen te treffen. Bij overblijvende negatieve effecten is compensatie de laatste stap om de optredende schade ter herstellen Grote redenen van openbaar belang zijn er feitelijk niet. Zie het rapport van Ecorys. Wat de vermeende verkeerproblemen betreft, is de verkeerskundige noodzaak is ook dunnetjes en ook in dit geval is te weinig gezocht naar alternatieve oplossingen. Vermeende verkeersproblemen anno 2010 en gewenste economische ontwikkelingen zijn met elkaar vervlochten en verknoopt tot één grote klomp spaghetti. Inmiddels weet ik dat in opdracht van enkele instanties en bureaus bezig zijn met een contra-expertise, voornamelijk betreffende de verkeerskundige onderbouwing. Die onderzoeken zullen eveneens de ondeugdelijkheid van de onderbouwing aantonen. Toch vreemd dat er zo`n ingrijpend plan ligt en het fundament los zand is. Dat verklaart bijvoorbeeld de uitspraak van een oud-bestuurder in Parkstad in de media, dat de Buitenring de Boulevard Périphérique van Parkstad. De weg moe(s)t er komen. Deze bestuurder en menig ander heeft zich niet fundamenteel de vraag gesteld, die je zou moeten stellen: wat is het grote maatschappelijk belang van de weg en is er geen enkel ander reëel alternatief. Als dat belang is aangetoond, onomstotelijk, en er geen enkel ander alternatief is, dan pas is de vraag aan de orde welke maatregelen er genomen moeten worden om de gevolgen te verzachten dan wel te compenseren als het om EHS-gebieden gaat of Natura 2000- gebieden. Voor de laatste gebieden geldt nog een strenger regime. Conclusie De Buitenring mist elke grondslag. Ten aanzien van de kwetsbare natuurgebieden in de nabijheid van mijn huis maar ook langs het hele gekozen traject is geen recht gedaan aan: Het nee, tenzij-principe.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08148

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er is niets mis met de interne bereikbaarheid. De Buitenring kan slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat moet niet met een buitenring worden opgelost, maar met andere maatregelen, mede gelet op de bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is zeker niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08150

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over de externe bereikbaarheid merkt reclamant op dat een groot deel van Parkstad al via de autoweg te bereiken is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou dit traject moeten worden opgewaardeerd. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. □De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie gestelde problemen op het gebied van de leefbaarheid worden niet door de verkeersstructuur veroorzaakt, maar met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor, een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. De provincie wil de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen, maar heeft niet in de gaten dat met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zullen verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. De Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De onderbouwing van de stelling dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed, ontbreekt. Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid de laatste tijd is verbeterd.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. Er lopen al verschillende wegen door de Brunssummerheide en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In aanvulling op het voorgaande wordt opgemerkt dat de Brunssummerheide niet als stiltegebied is aangemerkt in de provinciale milieuverordening.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08164

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08166

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie stelt dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de Crisis- en herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. De provincie heeft ten onrechte geen aanleiding gezien de Commissie m.e.r. te raadplegen. Dat het raadplegen van deze commissie niet langer verplicht is, betekent niet dat de provincie dit niet had moeten doen. Nu de Crisis- en herstelwet onderscheid maakt tussen burgers die wel en burgers die niet tegen een besluit kunnen opkomen, wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg vindt niet zorgvuldig plaats.
Antwoord:	Anders dan reclamant stelt zijn wij van mening dat na een jarenlange procedure met vele inspraakmomenten en overleg met overheden en belangenorganisaties tot een zo optimaal mogelijk tracé voor de Buitenring is gekomen, waarbij de belangen van derden zoveel mogelijk zijn betrokken Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een oostelijk alternatief voor de Buitenring verdient om meerdere redenen de voorkeur. De econmische ontwikkeling van Parkstad is meer gebaat en zullen de mogelijkheden open liggen voor de samenwerking met Aken. Dit alternatief doet ook meer recht aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg (Mergelland) en het bewaken en bewaren van de randen van dit landschap. Door deze optie serieus te bekijken en door te ontwikkelen wordt Zuid-Limburg in totaliteit beter bereikbaar en is het totale gebied ook beter verkeerskundig ingebed in de Euregio en de omliggende landen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Opgemerkt wordt dat oostelijk tracé zou eveneens langs een Natura 2000-gebied, de Teverener Heide komen te liggen en zal derhalve niet meer recht doen aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg. Geconcludeerd kan worden dat de alternatieven nauwkeurig zijn beschouwd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08174

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een van de doelstelling van de Buitenring is de verbeterde bereikbaarheid van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Deze attracties zijn ook nu ook al goed bereikbaar. De keuze voor het tracé van de Buitenring is arbitrair en niet onderbouwd. Beter was geweest om aan te geven wat de Provincie en Parkstad daar niet meer willen. Volgens het rapport van Ecorys zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Daarmee zal ook dit doel van de Buitenring vervallen.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Uw interpretatie van het rapport van Ecorys op het punt van toerisme is onjuist. De keuze voor toerisme als een belangrijk speerpunt in de beleidsdoelstellingen is neergelegd in de Structuurvisie van Parkstad Limburg. Dit is een bestuurlijke keuze, die door alle betrokken overheden wordt onderschreven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08181

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dat de resultaten van de stikstofberekeningen er nog niet zijn, is niet zorgvuldig, vooral gelet op de Brunssummerheide.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken. U neemt als uitgangspunt de Bestuursvariant. Voor die variant hebben bestuurders gekozen. Vooral op economische motieven. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. Met de Mer-commissie ben ik van mening dat, vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is zonder de realisering van de Buitenring en zonder de realisering van de verbeterde aansluiting bij Nuth. De milieueffecten en doelbereik moeten met de huidige situatie worden vergeleken. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft geen status als tracé of gekozen variant. Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is er op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. Een voorbeeld ter verduidelijking: in het eerste plan ligt de weg over het Bronnenbos, daarna komt u met een optimalisatie door de weg naast het Bronnenbos te leggen en concludeert vervolgens dat u het heel goed gedaan hebt. Al in 1999 waren inspraakreacties over deze zaken al duidelijk en was de informatie bij de provincie dus aanwezig. Conclusie: De nu vastgelegde variant in het ontwerp Inpassingsplan is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie: dat is de situatie zoals die er nu ligt zonder Buitenring en zonder de verbeterde aansluiting bij Nuth: er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstrace voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstrace en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstrace BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het trace van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstrace. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunsummerheide (N2000) worden ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Provincie zei al in 2001 dat nut en noodzaak van de weg is aangetoond, terwijl de Commissie MER in 2009 adviseerde nut en noodzaak te onderbouwen. Het is onzorgvuldig dat nut en noodzaak pas in 2010 zijn onderzocht. De conclusie van het rapport is van nul en generlei waarde. Dat de baten opwegen tegen de lasten worden betwijfeld. Niet alle kosten zijn in de MKBA betrokken. De waarde van de verkorting van de reistijd wordt overschat. Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt ten onrechte niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet aangetoond, er heeft geen zelfstandige analyse plaatsgevonden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In aanvulling op de beschrijving van nut en noodzaak in het MER is in de MKBA nut en noodzaak aangetoond. Opstellen van de MKBA werd noodzakelijk geacht in verband met het feit dat de aansluiting Nuth als onderdeel aan het inpassingsplan voor de BPL is toegevoegd en gelet op het tijdsverloop sinds het opstellen van het MER.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08194

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Een belangrijk element bij de keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is geweest, dat in de nabijheid van mijn huis een mooie open landbouwgebied ligt, dat een onderdeel is van het Landgoed Amstenrade. Dit landgoed is met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied omgevormd in de afgelopen 20 jaar. Dit werd gedaan om meer recreatieplekken dichtbij huis te scheppen, zodat andere kwetsbare natuurgebieden zoals de Brunssummer Heide ontlast werden. Het kan verkeren! Nu gaat u zelf het natuurgebied extra belasten! Een van de voorwaarden om de verdere ontwikkeling van het landgoed te ondersteunen was die vrije toegankelijkheid. Die is nu van de baan. Ook hier haalt u weer uw eigen beleid onderuit.
Antwoord:	Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Voor voetpaden en landwegen is dit echter niets steeds mogelijk. De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade is echter via de Brunsummerweg, de N276 en Hagendorenweg gewaarborgd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01322-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08195

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit de wijk Amstenrade en heel Brunssum West kan zich alleen nog maar□bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rondwandeling is in elk geval niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggewandeld worden via de woonwijk ten zuiden van de buitenring. De door u aangegeven wandelroute blijft dus toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorys? Heeft Ecorys de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummer heide moeten gaan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De effecten van de Buitenring op langzaam verkeer zijn waar mogelijk in het rapport van ECORYS meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het Bronnenbos: Tijdens de rondwandelingen kon ik ook altijd even langs het bronnenbos lopen, al was het maar om de Reuzenpaardestaart te bewonderen. Dit levend fossiel staat hier tussen de brandnetels. In de afgelopen 8 jaar ben ik een drietal keren ook in het bos geweest. Het is een uniek stuk natuurgebied met unieke afwisseling van flora. Daar zijn ook studies van. Dit soort bronnenbosjes die floristisch zo veel te bieden hebben zie je niet zo veel meer in Zuid- Limburg. In het Geuldal koestert men enkele plekken. Ik kan u tevens vertellen dat zich herhaaldelijk daar reeën ophouden. Bewijsmateriaal heb ik digitaal vast liggen. Vermoedelijk wordt het bos gebruikt als schuilplek tijdens migratie van deze zoogdieren. Dus het gebied, het bos functioneert daadwerkelijk als schakel in het EHS. Uitwisseling van planten en dieren vindt daadwerkelijk plaats. U gaat er nu prat op, dat u het Bronnenbos spaart. U creëert een barrière daar in het EHSgebied en de functie van de EHS-schakel gaat verloren. Dit is niet te compenseren of mitigeren. Ook floristisch zal er veel veranderen en verloren gaan. Dat laatste heeft te maken met de voeding van de bronnen. De verschillende watermilieus (zuur en basisch) zorgen voor een unieke afwisseling van plantengemeenschappen. Als u nu naast dit bosje een ingraving doet of een dijklichaam opwerpt verstoort u de waterstromen direct onder het maaiveld. De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Fijn dat u op aandringen van het Waterschap nu de weg naast het bosje legt. Dan zal het ook verantwoord zijn, zal de suggestie zijn. Niets is minder waar. Ik zeg u, dat dit vandalistisch handelen van de overheid is.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels. Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	A propos overleg met de burgers. Ik lees dat u overleg heeft gehad met de burgers van de buurt de Kling in Brunssum. Fijn. Daar hebt u blijkbaar wel geluisterd. Burgers die op het unieke karakter van het Bronnenbos wezen, zijn niet gehoord. Dat overleg met de burger is dus zeer selectief. Het kwam u misschien wel goed uit!
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01322-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Custers C.H.M.G., Geerweien 5 6447CC te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij deze zienswijze dient u ook de ingediende zienswijze van Stichting Milieufederatie Limburg, Roermond, betreffende dit Inpassingsplan als ingelast te beschouwen. Dat geldt eveneens voor de andere ter inzage gelegde documenten, de le aanvulling MER, de 2P aanvulling MER en de Tracénota MER aansluiting Nuth, die in de Zienswijze van de Milieufederatie nadrukkelijk aan de orde komen.
Antwoord:	Voozover reclamant de ingediende zienswijze van de Stichting Milieufederatie Limburg als herhaald en ingelast wenst te beschouwen volstaan wij hier met de verwijzing naar het antwoord op die zienswijze.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt omgegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01323-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **08126**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Politiehondenvereniging Internos , Heerlenersteenweg 15 6466KR te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het terrein waarop onze hondenvereniging is gevestigd, dient te wijken voor de aanleg van de Buitenring, wat wij ten zeerste betreuren. Wij hebben hierom niet gevraagd uiteraard.Wij verwachten van u, de Provincie Limburg als intiatiefnemer van de Buitenring, dat u ons een redelijke compensatie aanbiedt.Met deze compensatie dient de provincie Limburg ook te zorgen voor zowel de technische als en procedurele zaken alsook de financiele afwikkeling hiervan.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01323-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **08127**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Politiehondenvereniging Internos , Heerlenersteenweg 15 6466KR te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens baart ons, de periode waarin de Buitnring wordt aangelegd, zorgen waardoor de bereikbaarheid van ons oude en/of nieuwe terrein in gevaar kan komen.De bereikbaarheid van ons oude en/of nieuwe locatie is essentieel voor het voortbestaan van onze vereniging. Wij hopen dan ook dat de Provincie garant hiervoor zal staan
Antwoord:	De bereikbaarheid tijdens de bouw van de Buitenring is afhankelijk van de bouwfasering. Daar hebben wij thans nog geen zicht op. Uitgangspunt zal echter zijn om de bereikbaarheid van uw bedrijf ook tijdens de bouw van de Buitenring zoveel mogelijk te waarborgen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over. Het is onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het verzoek het PIP niet in, dan wel kort vóór, de zomervakantie te presenteren. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houdt daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concluderen wij dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Met betrekking tot het door u geconstateerde gebrek aan draagvlak, wordt nog het volgende opgemerkt. De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen ontlenen aan door uw College genomen besluiten. Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22. De vergrijzing in Parkstad blijkt voorts volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is al gerealiseerd met de aanleg van de B56.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Ik ben overigens van mening dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur BPL. Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Uzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden

gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" (6) noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze pnten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgeschoten. De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) nihil te zijn. Naar onze mening mag deze MKBA absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames. Bovendien bestaan de genoemde baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Wij stellen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald. Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl.

aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). □In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. □ □1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." □Reactie: □Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. □Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.□□2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de

bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de

Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01324-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08168

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat de geluidsoverlast door deze radarvliegtuigen in deze regio al de kritieke en maximaal toegestane norm voor geluidshinder overschrijdt en dat er (nog steeds volgens dit rechtsorgaan) in deze regio geen nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten meer mogen worden aangelegd. Wij verzoeken uw College met deze uitspraak van de Raad van State rekening te houden in de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen. Wij hebben al dagelijks geluidsoverlast van de AWACS en dan zal ook nog eens de geluidsoverlast van het aanleggen van kunstwerken erbij komen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen. Onze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan.Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In tegenstelling tot andere bewonersgroepen langs het tracé, hebben de bewoners van onze straat (Geelgors) tot op de dag van vandaag nog geen enkel overleg met, dan wel informatie over uw plannen van uw College mogen ontvangen. Het niet adequaat informeren van ons als bewoners van de Geelgors, maar dit bijvoorbeeld wel te doen bij andere belanghebbenden, is niet alleen in strijd met het gelijkheidsbeginsel maar ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Naast de mogelijkheid van het inzien van alle stukken, zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid geweest meer informatie te vergaren op de informatiemarkten op 2 en 3 juli 2010. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van het Schinveld en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende: De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te weten: de "Heerlerheide storing" en de Teldbis". De " Heerlerheide storing" is volgens onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien. Ook de "waterhuishouding" in onze omgeving is instabiel. Er is nu al regelmatig sprake van wateroverlast, vooral in de kern van Schinveld. Om de overlast te beperken is er enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in geheel Schinveld toenemen, hetgeen niet wenselijk vinden. Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de N 274 voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen wordt gereden? Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van onze woningen wanneer de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden.
Antwoord:	In het inpassingsplan zijn de benodigde ruimte in het veld en de hoogte van kunstwerken geregeld. Bij de realisatie van de weg en de kunstwerken wordt rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige kenmerken en (on) mogelijkheden (ligging t.o.v. woningen). In het kader van de aanbesteding van het project zullen eisen worden gesteld m.b.t. onderzoeken die nog zullen moeten worden uitgevoerd naar effecten op bodem, waterhuishoudkundige situatie en de omgeving (woningen). Aan de hand van onderzoeken kunnen maatregelen worden getroffen. Op deze manier zal voorkomen worden dat ter plaatse aanwezige functies en waarden worden aangetast (verzakken). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verkeer over de N274 (Weg van Schinveld naar Koningsbosch) te Schinveld neemt toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) Deze toename zal tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars.
Antwoord:	Onderzoeken hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. Deze maatregelen worden niet in het inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt.De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring. Bij de opwaardering van de N274 en in het bijzonder van de rotondes van de Jabeekerstraat en Brunssummerstraat, zal rekening gehouden worden met verkeersveilige langzaam verkeersvoorzieningen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De gemeente Schinveld en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast op vele fronten geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinveld ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande jeugd. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinveld en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinveld bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling op het voorgaande wordt het volgende opgemerkt. Wij onderschrijven uw mening niet dat de gemeente Onderbanken geen enkel voordeel zal hebben bij de aanleg van de Buitenring . Erg positief is bijvoorbeeld, dat de doorgaande noord-zuidverbinding door Schinveld via de Jabeekerstraat-Beekstraat-Kloosterlaan-Bouwbergstraat behoorlijk zal afnemen als gevolg van de Buitenring (afnamen tot 70à 80%).□Een ander belangrijk voordeel is het verdwijnen van de sluiproute vanuit Duitsland via de kern Jabeek dat richting de A76 in Schinnen rijdt. Maar ook in de andere kernen in de gemeente Onderbanken wordt het rustiger als gevolg van de Buitenring, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.□ □Ook zullen de reistijden van/naar Onderbanken korter worden. Inwoners van Onderbanken zijn als gevolg van de Buitenring bijvoorbeeld straks sneller op de A76 of in Kerkrade en bezoekers/werkenden in de gemeente zijn sneller in Onderbanken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01324-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lennartz , Geelgors 2 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen.
Antwoord:	Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënte□Cliënte stelt dat de door Provincie gemaakte tracê-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Klingstraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt is voor Brunssum gekozen voor het noordelijke tracé. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënte stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliènte stelt dat de beide andere alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, betere oplossingen zouden zijn geweest. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliènte betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. De belangen van cliënte zijn onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd□waarom voor is gekozen voor het noordelijke tracé.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënte verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Hierover stelt cliënte nog voor om-mocht de Buitenring er komen- het tracé dat bij haar langsloopt enkele meters op te schuiven verder van haar woning af. Dit is mogelijk vanwege de geplande afbraak van een tweetal woningen aan de Merkelbeekerstraat (nummers 71 en 73). Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor haar gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Mocht GS al overgaan tot het vaststellen van het inpassingsplan verzoekt cliënte om voorzieningen aan haar woning te treffen, te weten isolatie van de woning en het aanbrengen van thermophaneramen. Cliënte stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënte stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënte. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënte. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Vlak achter de tuin van cliënte is een voetpad gepland, waar op dit moment nog een weiland is gelegen welke is afgeschermd met prikkeldraad. Dit voetpad verhoogt de kans op inbraak en vandalisme. Cliënte verzoekt GS dan ook om tussen het geplande voetpad en haar tuin zorg te dragen voor het aanbrengen van een erfafscheiding. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08904**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08945**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08951**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08952**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08955**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08956**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01325-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Theunissen-Van Herk, G., Klingstraat 10 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. □□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch □ netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief □

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader

uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Dorotheagracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Dorotheagracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënt stelt dat het alternatief via de Tunnelweg geschikter is dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is.□De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.□Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stress-hormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.□GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Tenslotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt stet verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer.
Antwoord:	In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Op slechts enkele meters van de tuin van cliënt is een ventweg gelegen Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënt door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënt op te merken dat hij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënt de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09022**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09023**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak Cliënt kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënt is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënt voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënt, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09025**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS d.d. 18 juni j.l., wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met het motiveringsbeginsel/zorgvuldigheidsbeginsel□Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.□Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd;□pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd tuchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09027**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09028**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënt leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënt -mocht de Buitenring er al moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers aspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09063**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-vertiouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënt niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stelt cliënt dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11 % minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast.□Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01326-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader

uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Locht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Locht. Overigens is het cliënt nog steeds niet duidelijk hoe dicht zijn woning nu uiteindelijk tegen de Buitenring komt aan te liggen. GS heeft op deze vraag, welke cliënt meermalen aan GS heeft voorgelegd, nog geen exact antwoord kunnen geven. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Client stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Client stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stellt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom gekozen is voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Cliënt, woonachtig in de directe nabijheid van het tracé, zal veel geluidsoverlast ondervinden van deze verkeersbewegingen. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten, met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan geeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Wat betreft de geluidsoverlast wenst cliënt nog op te merken dat op ca 800 meter van zijn woning een tweetal windturbines zijn geplaatst. Dit in combinatie met de aanleg van een 2 keer 2-autoweg is niet wat cliënt voor ogen had toen hij de woning kocht. Cliënt heeft zijn woning gekocht vanwege de rustige en wat afgelegen ligging, en de ligging hiervan in een karakteristieke omgeving. Cliënt stel dat hiervan na de aanleg van de Buitenring niets meer over is.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge

(cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01327-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08232

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een lucntverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft hierbij onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Wat betreft de geluidsoverlast wenst cliënt nog op te merken dat op ca 800 meter van zijn woning een tweetal windturbines zijn geplaatst. Dit in combinatie met de aanleg van een 2 keer 2 autoweg is niet wat cliënt voor ogen had toen hij de woning kocht. Cliënt heeft zijn woning gekocht vanwege de rustige en wat afgelegen ligging, en de ligging hiervan in een karakteristieke omgeving. Cliënt stel dat hiervan na de aanleg van de Buitenring niets meer over is.Cliënt stelt hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. Het naar binnen schijnen van koplampen van autoverkeer zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënt. Tevens leidt de aanleg van de Buitenring tot een flinke toename van inkijk in de woning van cliënt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wenst zijn zorg te uiten over de uit te voeren werkzaamheden aan de Buitenring. Cliënt vreest trilschade en veel (geluids-) overlast hiervan.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder en geluidsoverlast tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder of geluidsoverlast ontstaat door de aanleg van de BPL. Wat betreft de door reclamant gevreesde trillingshinder geldt dat voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting wordt verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Cliënt stelt hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. Het naar binnen schijnen van koplampen van autoverkeer zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënt. Tevens leidt de aanleg van de Buitenring tot een flinke toename van inkijk in de woning van cliënt.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en zo een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het BPL is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Openbare verlichting Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Op basis van het vorenstaande zijn wij van mening dat de belangen niet onevenredig worden geschaad mede gelet op het feit dat er in de huidige situatie al een weg is gesitueerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt wenst zijn zorg te uiten over de uit te voeren werkzaamheden aan de Buitenring. Cliënt vreest trilschade en veel (geluids-) overlast hiervan.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Los daarvan wordt bij de uitvoering van de werkzaamheden zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ook vraagt cliënt zich af wat de aanleg van de Buitenring voor consequenties heeft voor de bereikbaarheid van zijn tuin en parkeerplaats. Antwoorden van GS op deze vragen heeft cliënt, ondanks herhaaldelijk verzoeken hierom, niet gekregen.
Antwoord:	Het perceel Locht 88A zal, identiek aan de huidige situatie, bereikbaar bljiven via de Gulperweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliént op te merken dat hij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van zijn woning aan de Locht 88A. Hiertoe is in het kader van de aanleg van de Buitenring ook overleg geweest met uw medewerker de heer Huntjens. Hierover het volgende. Cliënt is lange tijd niet op de hoogte geweest van het feit dat zijn woning niet direct onder het tracé is gelegen, maar juist net daarnaast. In 2009 heeft cliënt verschillende keren contact gehad met de heer Huntjens. Ook de heer Huntjens gaf aan dat de omgeving waarin cliënt woonachtig is als gevolg van de aanleg van de Buitenring ernstig wordt geschaad. Van provinciezijde is hierbij aangegeven dat de woning van cliënt gezien zijn ligging " een moeilijk geval" was. Als gevolg hiervan heeft de Provincie ook getracht de woning van cliënt aan te kopen. Dat het niet tot een aankoop door de Provincie heeft geleid komt enerzijds door het lage startbod van de Provincie (te weten 175.000 euro); dit terwijl cliënt vlak van te voren nog een taxatierapport had laten opstellen, waaruit een waarde van 240.000,- euro naar voren kwam. Anderzijds wellicht door het hoge tegenbod van 340.000 euro welke cliënt heeft gedaan. Dit tegenbod heeft cliënt gedaan doordat hij de waardes van 2 nabijgelegen woningen als referentie had genomen. Cliënt beseft nu dat, onder andere vanwege de ligging van deze woningen -welke nog dichter bij het tracé liggen, dit geen redelijk tegenbod was Hoe het ook zij, op basis van het tegenbod van cliënt heeft de Provincie de onderhandelingen gestaakt, dit nu tot spijt van cliënt. Wat cliënt hierover nog wel wenst op te merken, is datde door de heer Muntjes in een schrijven van 27 augustus 2009 gedane mededeling als zou cliënt graag blijven wonen in zijn huidige woning niet terecht is. Cliënt is zeker bereidwillig wederom met de Provincie in overleg te treden over de aankoop van zijn woning. Namens cliënt verzoek ik u dan ook de onderhandelingen hiertoe opnieuw op te pakken. Uit bovenstaande blijkt reeds dat cliënt bereid is te spreken over de aankoop van zijn woning. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat hem betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient cliënt, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij zijn woning komt te liggen
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst wenst cliënt op te merken dat hij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënt de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met het doen van een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kanntekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09111**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak Cliënt kan zich niet verenigen met enkele, in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde, problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënt is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënt voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring, is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënt, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen- mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar, de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS d.d. 18 juni jl.), wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met het motiveringsbeginsel/zorgvuldigheidsbeginsel□Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.□Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd:□pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisieleggtng van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënt leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënt -mocht de Buitenring er al moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersas pecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënt niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg niet de beste oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09141**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09145**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door GS Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01327-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09146**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Goebbels M.F.T., De Locht 88 A 6465AJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader

uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01329-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lanckohr E., Auf`m Schif 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01330-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deissmann S., Bremenberg 34 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Ptanung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offenslchtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01331-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fasel B., Pannelohstrasse 111 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01332-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Formen G., Im Mariental 15 52064 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Stra(3e nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01333-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hartmann C., Bocholtzerstrasse 80 52072 te Aachen Hartmann G., Bocholtzerstrasse 80 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich auf die Realisierung□der B258n auf deutschem Gebiet. Vor allem die gewahlte Knotenpunktfonn im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n falsch dimensioniert.□Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Serte ein so breiter Widerstand. dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraGe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.□Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Region Richterich,□Horbach und Vetschau im Nordwesten Aachens langst entdeckt. Sie sind immer herzlich willkommen. Um die Lebensqualitat in der Region zu emalten und zu verbessern wollen wir die Zusammenarbeit mrt den Niederlanden, die wir gern besuchen. Planungen auf deutscher Seite, wie die B258n oder der grenznahe Ausbau als Industriezone für Windkraftwerke nahe Vetschau und Bocholtz (NL) passen da nicht hinein.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het adres van cliënten staat kadastraal bekend als KERKADE H 418 (hierna: "het perceel", als bijlage 3 is een kadastraal bericht object met omgevingskaart bijgevoegd). De heer Hollands is eigenaar van het perceel. Hij heeft het perceel in 2003 gekocht teneinde aldaar een woonhuis te bouwen en samen met mevrouw Horsch te gaan wonen.□□Het perceel geniet een vrij uitzicht op het Limburgse heuvelland. Het is landelijk gelegen aan de rand van een woonwijk. Het perceel wordt grotendeels omringd door landbouw-/akkerbouwgrond. Gesteld kan worden dat de omgeving rustiek is en dat de lucht nog schoon is. Cliënten hebben in het voorgaande bewust aanleiding gezien het perceel te kopen en juist daar hun woning te gaan bouwen.□Een belangrijke reden voor deze bewuste keuze Is gelegen In het feit dat mevrouw Horsch astmatisch patiënte is.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De buitenring zal aan het uitzicht en de rustieke, schone en serene omgeving een abrupt einde maken. Toen de heer Hollands het perceel kocht was nog onduidelijk hoe het tracé van de buitenring zou gaan lopen. Ook de gemeente Kerkrade wist dat nog niet. Het college van burgemeester en wethouders van Kerkrade heeft namelijk bewust positief besloten over de voor de woning van cliënten benodigde ruimtelijk bestuursrecht besluitvorming (waaronder natuurlijk de bouwvergunning). Hoewel eigenlijk een verwijt aan het college van Kerkrade, zijn cliënten van mening dat men hen had moeten attenderen op de kornst van de buitenring. Indien dat was gebeurd dan hadden ze het perceel namelijk niet gekocht. Het ontwerp verduidelijkt dat de buitenring pal achter de woning van cliënten zal worden gerealiseerd. Een deel van het perceel zullen cliënten zelfs moeten afstaan aan uw provincie, zo deelden de heren H J.H.H. Verwijlen MSc (grondverwerver van uw provincie) en ir. IJ.E.A. Huntjens (beëdigd rentmeester, in opdracht van uw provincie aanwezig) mede. Voorts wordt een ondoorzichtig geluldscherm geplaatst achter de woning.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor zover een deel van de gronden van Indiener benodigd zijn voor de realisering van het Inpassingsplan streeft de provincie de minnelijke verwerving van die gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal

de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01335-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08294

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de eerdere zienswijze hebben cliënten aangegeven dat zij een doorzichtig geluidscherm prefereren. Dan behouden zij tenminste een beetje uitzicht op het heuvelland. Daarnaast geven zij aan dat door de komst van een verbinding tussen de Krichelbergsweg en de Vauputsweg sprake zal zijn van overlast door landbouwverkeer.□□Voorts vrezen cliënten geluidoverlast, nu zelfs een geluidswal vanwege het sterk glooiende heuvellandschap niet kan voorkomen dat bij een drukke verkeerssituatie sprake zal zijn van een overschrijding van de maximaal toegestane geluidswaarde bij de woning van cliënten. Het aspect geluid is In het ontwerp onvoldoende onderzocht.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Vanwege landschappelijke inpassing en het overschot van grond op de grondbalans wordt de voorkeur gegeven aan het aanbrengen van geluidbeperkende grondwallen in plaats van (transparante) geluidsschermen (akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, blz. 37). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01335-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08295

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bovendien vrezen cliënten een sterk verminderde luchtkwaliteit door de te verwachten toename van fijnstof. Vanwege het feit dat mevrouw Horsch astma heeft, baart het voorgaande cliënten grote zorgen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Overlast door realisatie buitenrlng en waardevermindering perceel: Ook vrezen cliënten overlast tijdens de aanleg van de buitenrlng. Tevens verwachten cliënten een aanzienlijke waardedaling van het perceel,
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De belangrijkste reden waarom cliënten de onderhavige nadere zienswijze indienen, is dat zij door hetgeen hiervoor Is vermeld erachter ztjn gekomen dat hun levens-/woongenot door de komst van de bultenring tot nihil daalt. Om die reden bestaan er volgens cliënten slechts twee reële opties. Ofwel cliënten worden volledig schadeloosgesteld door uw provincie (lees: uw provincie koopt het perceel). Ofwel de loop van de bultenring dient zodanig gewijzigd te worden dat cliënten het uitzicht, de rustieke serene omgeving en de schone lucht vanuit en bij het perceel behouden. Een alternatief Is er niet, Cliënten kunnen en willen daar niet blijven wonen Indien een dusdanig groot infrastructureel project zowel een deel van het perceel wegpakt alsook grenst aan het resterende gedeelte van dat perceel.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het bovenstaande is hetgeen cliënten rechtstreeks raakt. Naast datgene baart de komst van de buitenrlng hen In het algemeen zorgen. Een dermate groot infrastructureel project dient immers zorgvuldig en met alle waarborgen omkleed te worden gerealiseerd. Teneinde mede te bewerkstelligen dat realisatie ook aldus geschiedt, verzoeken zij u ten slotte de bijgevoegde 35 punten over de bultenring mede als hun zienswijze te beschouwen (bijlage 4, zijnde het document "NOG 35 PUNTEN OVER DE BUITENRING; Mogelijke input voor een zienswijze voor het Provinciaal Inpassingsplan" van Stichting Buftenrlng NEE). Het bijgevoegde document dient dan ook als hier herhaald en ingelast te worden beschouwd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Wat betreft de beantwoording van het document `nog 35 punten over de Buitenring` verwijzen wij u naar de beantwoording zoals deze is opgenomen in de zienswijzennota. Door diverse reclamanten zijn deze punten in hun zienswijzen aangevoerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01335-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boels Zanders namens Hollands en Horsch , Postbus 196 6040AD te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Eerdere zienswijze: Cliënten hebben op 3 juli 2010 reeds eerder een zienswijze ingediend. Afschrift daarvan treft u aan als bijlage 2. Deze dient als hier herhaald en Ingelast te worden beschouwd. In aanvulling daarop delen zij het volgende mede.
Antwoord:	De eerdere zienswijze d.d. 3 juli 2010 hebben wij ontvangen. Wij verwijzen naar de betreffende beantwoording. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08318**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Keuzen n.a.v. alternatievenonderzoek bij Startnotitie Tracénota/MER aansluiting Nuth□In betreffende procedure zijn diverse alternatieven beschouwd. Net als de IVN afdeling Nuth is Caradon Stelrad BV een voorstander van een ander traject dan thans beschreven als voorkeurstracé.□□Door IVN is in een eerder stadium een alternatief 15 aangedragen. Zo`n oplossing heeft voor het terrein, de bedrijfsvoering en activiteiten van Caradon Stelrad BV ook de voorkeur. Het thans beoogde traject loopt namelijk op/direct langs het terrein en opstallen van Caradon Stelrad BV. Dit levert diverse belemmeringen en beperkingen op voor zowel de huidige als toekomstige bedrijfsvoering. In deze brief wordt hierop nader ingegaan.□□Caradon Stelrad BV verzoekt daarom het ruimtebeslag, de met het tracé samenhangende gevolgen en het beoogde traject te bezien. De impact van het geprojecteerde tracé van deze weg levert namelijk onevenredige beperkingen op voor de gebruikswaarde en -doelen van het in eigendom zijnde terrein en opstallen van Caradon Stelrad BV.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ Het aangedragen alternatief van IVN Nuth is onder andere (juridisch) niet haalbaar □ □vanwege de ruimtelijke en ecologische effecten op de Natura2000-gebieden van □ □Kathagen/Geleenbeekdal en Platsbeekdal. Dat is de reden dat de provincie gezocht□□ heeft naar een alternatief met een zo beperkt mogelijk effect op het □□Geleenbeekdal, waarbij tevens het Platsbeekdal wordt ontzien. Uiteindelijk is uit □□een brede en integrale belangenafweging, gebaseerd op de uitgevoerde □□tracé/m.e.r.-studie, gebleken dat het meest milieuvriendelijk alternatief voor de □□aansluiting Nuth het beste alternatief is met de minst nadelige effecten op de □□omgeving. Dit alternatief is daarom opgenomen in het inpassingsplan voor de □□Buitenring.Met Stelrad zijn inmiddels gesprekken gevoerd om tot een zo goed □□mogelijke inpassing te komen, rekening houdend met de wederzijdse belangen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08324**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg van Buitenring leidt tot waardevermindering van onroerend goed:□Tijdens de ter inzage legging van de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N, het bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé en de concept-Omgevingsvisie Buitenring medio juni en juli 2008 zijn diverse zienswijzen ingebracht waarbij gewezen is op waardevermindering van onroerend goed vanwege de aanleg van de Buitenring.□□In de Nota Zienswijzen (besluit Gedeputeerde Staten d.d. 25 november 2008) is daarover opgemerkt dat eigenaren van woningen en bedrijven die (rechtstreeks) door de Buitenring worden geraakt voorafgaand aan dat bestuit een brief zouden hebben ontvangen. Betreffend schrijven heeft Caradon Stelrad BV nooit ontvangen.□Door het schenden van het zorgvuldigheidsbeginsel en de overige algemene beginselen van behoorlijk bestuur is Caradon Stelrad BV van mening dat hun belang daardoor behoorlijk is geschaad. Uit kadastrale informatie, eïgendoms-gegevens, het vigerende bestemmingsplan en luchtfoto`s blijkt dat de aanleg van de Buitenring (rechtstreeks) de eigendommen van Caradon Stelrad BV raakt. Caradon Stelrad BV is hiervan nimmer schriftelijk op de hoogte gesteld.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen

in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Met Caradon Stelrad heeft afgelopen maanden regelmatig bilateraal overleg plaatsgevonden. Op 13 juli 2010 heeft met instemming van Caradon Stelrad nog een inmeting plaatsgevonden om de exacte locatie te bepalen van de grens van de bedrijfsgebouwen in relatie tot het wegontwerp. Er waren verschillende digitale gevensbestanden voorhanden, die alle een andere omvang en positionering van de bedrijfsgebouwen aangaven. De inmeting heeft opgeleverd dat er tussen het talud van de afgebogen weg Kathagen en de dichtsbijzijnde (hoek van het) bedrijfspand een ruimte overblijft van 1,70m. Dit betekent dat het inpassingsplan voor de Buitenring qua ruimtebeslag geen gevolgen heeft voor de bedrijfspanden. Er dient alleen een beperkte oppervlakte van onbebouwde grond te worden verworven, op twee hoekpunten van het perceel.□□De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08326**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Caradon Stelrad BV vraagt zich afin hoeverre én op basis van welke informatie rekening is gehouden met de thans voorgestane ontwikkeling gelet op de aanwezigheid van hun perceel cq. bedrijf. In geen enkel document of stuk is het perceel van Caradon Stelrad BV beschouwd of opgenomen als (zeer) hoge conflictzone - knelpunt terwijl het beoogde tracé wel over hun eigendommen (zowel gronden als opstallen) loopt. □□Op pagina 30 van het ontwerp-inpassingsplan is het perceel van Caradon Stelrad BV slechts aangeduid met een relatief lage score. Deze aanduiding staat in de ogen van Caradon Stelrad BV niet in verhouding tot de thans ingebrachte zienswijzen en genoemde knelpunten.□Vanwege deze impact en het feit dat betwijfeld wordt of in de voorliggende besluitvorming in voldoende mate en op grond van correcte informatie rekening gehouden is met de aanwezigheid van Caradon Stelrad BV, wordt gevraagd of en hoe met schadeloosstelling rekening is gehouden en in welke vorm. Aankoop van het eigendom voor enkel en alleen de (delen van) percelen en opstallen, die het tracé van de Buitenring doorkruisen, geniet vooralsnog geen voorkeur omdat dit de huidige opzet en procesgang van de fabriek frustreert.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Bij het wegontwerp is expliciet rekening gehouden met een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing ter plaatse van Caradon Stelrad, waarbij ook rekening is gehouden met andere relevante belangen zoals de minimale doorsnijding van het Natura2000-gebied Kathagen -Geleenbeekdal, de spoorwegkruising, de ligging van het aansluitpunt op de A76, van rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), van woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r., etc. Uiteindelijk heeft deze integrale belangenafweging geleid tot het tracé zoals opgenomen in het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08330**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mogelijke aanleg Buitenring in relatie tot schade aan bedrijven: Gezien de thans geprojecteerde ligging van de Buitenring naast/op het perceel van Caradon Stelrad BV wordt gevreesd voor (i n)directe gevolgschade voor of tijdens realisatie -aanleg van die weg. Daar de Buitenring is voorzien in de directe nabijheid van Caradon Stelrad BV en binnen de aangrenzende opstallen gevoelige en voor de procesgang essentiële installaties staan opgesteld, wordt verzocht om naast de schade als gevolg van de aanleg ook de nadelige gevolgen voor de totale bedrijfsvoering van Caradon Stelrad BV te beschouwen. Voorts dient deze breder te worden getrokken dan alleen sec de schade ten gevolge van de aanleg maar ook van de schade ten gevolge van de uiteindelijke in gebruik name van die weg op de bedrijfsactiviteiten van Caradon Stelrad BV.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08332**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bereikbaarheid, toegankelijkheiden functionaliteit komen in het geding: De bocht van het beoogde tracé is voorzien op een deel/hoek van het voorterrein van Caradon Stelrad BV. Dit perceel is voor de levering en afvoer van materialen, installaties en machines cruciaal voor de bedrijfsvoering. De daaraangrenzende loods vormt tesamen met de verfspuithal namelijk het kloppend hart van de fabricage van radiatoren. De bereikbaarheid en toegankelijkheid van deze opstallen dient derhalve op een voldoende wijze geborgd te blijven. Door het grondbeslagvan het beoogde tracé van de Buitenring wordt de doorgang van de slitloods tot de weg zodanig beperkt dat er geen sprake meer is van een redelijke doorgang en bereikbaarheid van die loods. Verzocht wordt om de huidige bereikbaarheid en doorgang te garanderen. Naast externe transporten dient daarbij ook de interne bereikbaarheid en laad- en lesactiviteiten voor nieuwe installaties betrokken te worden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. De huidige bereikbaarheid en doorgang van de bedrijfshallen blijft gegarandeerd. De weg Kathagen blijft aan de voorzijde van de bedrijfsgebouwen nagenoeg overeind. De bocht wordt pas ingezet bij de hoek van de opstallen van Caradon Stelrad. De weg wordt daar geleidelijk verhoogd. Er blijft aan de voorzijde voldoende ruimte over tussen weg Kathagen en de bedrijfspanden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08334**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Landschappelijke inpasbaarheid: Caradon Stelrad BV is bevreesd voor de minimale afstand van het beoogde tracé van de Buitenring tot de huidige bebouwing. Zoals eerder opgemerkt, worden vragen gesteld of de huidige eigendommen, gronden en opstallen van Caradon Stelrad BV op een valide wijze in kaart zijn gebracht. Dit aandachtspunt verdient derhalve nader onderzoek en een heroverweging omtrent het beoogde tracé. Daarnaast heeft Caradon Stelrad BV bezwaren tegen de landschappelijke inpassing van het tracé ter hoogte van en op hun perceel. In hoeverre zijn de eerder benoemde aspecten meegenomen in de besluiten planvorming getoetst en afgewogen bij de lokale situatie van Caradon Stelrad BV. Vooralsnog is Caradon Stelrad BV van mening dat in dat kader onvoldoende rekenschap is gehouden met de inpassing van de weg in hun directe omgevingen op hun eigendommen, met de afstand van de weg tot de bestaande bebouwing of juist het ontbreken daarvan en met de verstoring van het gebied.
Antwoord:	Op 13 juli 2010 heeft een aparte inmeting plaatsgevonden van de positionering van de bedrijfshallen die het dichts in de nabijheid van de Buitenring liggen. Het wegontwerp is daarmee nogmaals vergeleken. De dichtsbij gelegen hoek van de bedrijfshal ligt op 1,70m van het talud van de afgebogen weg Kathagen. Bij het wegontwerp is expliciet rekening gehouden met een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing ter plaatse van Caradon Stelrad, waarbij ook rekening is gehouden met andere relevante belangen zoals de minimale doorsnijding van het Natura2000-gebied Kathagen -Geleenbeekdal, de spoorwegkruising, de ligging van het aansluitpunt op de A76, van rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), van woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r., etc. Uiteindelijk heeft deze integrale belangenafweging geleid tot het tracé zoals opgenomen in het inpassingsplan. Bij de verdere uitwerking van de inpassing zal nog vervolgoverleg plaatsvinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08335**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Waarborging cq. verbetering van de verkeersveiligheid:□Caradon Stelrad BV vraagt zich afin hoeverre dit aandachtspunt vanuit verkeer en mobiliteit geborgd is voor en in relatie tot hun bedrijfsterrein. De beoogde bocht/afbuiging in het beoogde tracé ligt relatief kort tot de aan- en afvoerroutes en het eigen parkeerterrein. Een goede en veilige toegang alsmede in- en uitrit dienen uitgangspunt te zijn voor de functionaliteit van het bedrijf. In de nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg d.d. 25 november 2008 wordt opgemerkt dat omtrent de ontsluiting van onder andere bedrijven overleg wordt gevoerd met betreffende gemeenten en ontsluiting daarvan in detail wordt uitgewerkt.□□Caradon Stelrad BV is verbaasd dat in dat proces geen ruimte is of wordt ingeruimd voor de direct belanghebbende, zijnde het bedrijf waarvoor een goede ontsluiting gewaarborgd moet zijn. Daarnaast verneemt men graag in het kader van het thans ter inzage liggend ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg de in detail uitgewerkte ontsluiting van hun gebied/omgeving. Afhankelijk van die uitwerking zal bezien worden of ingestemd kan worden met de inrichting en ontsluiting. Vooralsnog houdt Caradon Stelrad BV bezwaren tegen de verandering van de omgeving, beoogde aanleg van de Buitenring en ontsluiting omdat geen zicht is op de nadere detailleringen de mogelijk nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, ontsluitingen diverse verkeersverbindingen.
Antwoord:	Ter plaatse van de entree van het bedrijfsperceel blijft de weg Kathagen nagenoeg onveranderd. De ontsluiting van het bedrijf kan plaatsvinden op dezelfde wijze zoals nu ook het geval is. De bocht van de afgebogen weg Kathagen ligt rondom de hoek van het bedrijfsperceel, niet ver verwijderd van de huidige kruising met de Naanhofsweg. Bij het wegontwerp is rekening gehouden met de ontwerpeisen vanuit veiligheid en doorstroming, onder andere gebaseerd op het Handboek Wegontwerp. De verkeersveiligheid wordt bevorderd, doordat toekomstige rijsnelheid op Kathagen terug wordt gebracht naar 50 km/u, waar in de huidige situatie 80 km/u is toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08336**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Invloed beoogd tracé Buitenring op externe veiligheid:□□Door de veranderde ligging van de wegenstructuur zal het invloedsgebied van deze nieuwe ontwikkeling over het perceel van Caradon Stelrad BV gaan lopen en ook bestaande bebouwing komt binnen deze zone te liggen. Deze ruimteclaim cq. contour kan dus ongewenste beperkingen impliceren voor toekomstige ontwikkelingen binnen het totaal perceel van Caradon Stelrad BV.□Daarnaast kan een deel van het perceel van Caradon Stelrad BV nadelige beperkingen en belemmeringen gaan ondervinden wanneer nieuwe ontwikkelingen gegenereerd gaan worden binnen het in beeld gebrachte invloedsgebied. Vanwege deze beperkingen/belemmeringen in het kader van groepsrisico is dit een bezwarend gevolg voor Caradon Stelrad BV.□□Tenslotte wordt afbreuk gedaan aan de bestaande ontwikkelmogelijkheden zoals thans vervat in het vigerend bestemmingsplan. Het huidig ruimtelijk kader heeft namelijk geen (aanvullende) voorschriften, beperkingen, onderzoeksverplichtingen in zich op het gebied van externe veiligheid. Als zodanig heeft ook vanuit dat perspectief het huidige ontwerp-inpassingsplan Buitenring parkstad Limburg een onbedoelde beperking van degebruiks- en bebouwingsmogelijkheden in zich. □ Verzocht wordt dit element nader te onderzoeken, onderbouwen en te bezien.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ Het is juist dat het Inpassingsplan in een nieuwe (ontsluitings)weg voor het perceel van Caradon Stelrad BV voorziet. Niet juist is zoals Caradon Stelrad BV stelt, dat het bedrijf vanwege het feit dat het perceel binnen de zone van de nieuwe weg komt te liggen, zal worden beperkt in de uitbreidingsmogelijkheden. Indien Caradon Stelrad BV wens uit te breiden, zal het bevoegd gezag zich hiervoor moeten verantwoorden. □De provincie ziet geen reden om op voorhand aan te nemen dat een dergelijke uitbreiding niet mogelijk zou zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08338**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onvoldoende uitwerking/borging subdoel `verkeersveiligheid`:□□De enge en over het terrein en opstallen van Caradon Stelrad BV lopende bocht van het beoogde tracé van de Buitenring doet afbreuk aan de beoogde verbetering van de verkeersveiligheid. De Kathagen mondt in de huidige situatie uit met een kruisingsvlak met een relatief vrij uitzicht op de Naanhofsweg. In het geprojecteerde tracé maakt de Buitenring ter hoogte van het bedrijfsterrein van Caradon Stelrad BV een scherpe bocht terwijl het uitzicht wordt belemmerd door de bestaande hallen/bebouwing van Caradon Stelrad BV en door een beperkte afstand tot die hallen/bebouwing. Ook wordt de verbetering van de thans voorgestane verkeersstructuur in dat licht kritisch bezien.□□Onvoldoende zijn de impact en gevolgen meegenomen in de besluitvorming en in de lay-out van de weg wanneer zich een ongeval, ongeluk, slip of botsing voordoet in de bocht. Evenmin zijn de gevolgen bezien wanneer een voertuig van de weg geraakt en vervolgens op het perceel of nog erger tegen of in de hallen/opstallen van Caradon Stelrad BV tot stilstand komt. Deze scenario`s en de daarmee samenhangende voorzieningen/maatregelen zijn onvoldoende belicht in het ontwerp-inpassingsplan.□□Evenmin is bezien wat de nadelige gevolgen zijn wanneer een dergelijk scenario plaatsvindt met een voertuig beladen met (milieu)gevaarlijke stoffen. Caradon Stelrad BV verzoekt derhalve om nader onderzoek en daarnaast te bezien welke (additionele) maatregelen wenselijk en noodzakelijk zijn vanwege deze ingebrachte punten.□Voorts wil Caradon Stelrad BV geen enkele verantwoording en verantwoordelijkheid dragen in het geprojecteerde profiel van de Buitenring. Er is op dit moment te weinig inzicht in de geschetste mogelijke nadelige gevolgen, de reeds getroffen maatregelen/voorzieningen in relatie tot het beoogde en het zich ten doel gestelde veiligheidsniveau (zowel vanuit verkeersveiligheid, externe veiligheid als veiligheid van de werknemers en andere personen binnen de percelen en opstallen van Caradon Stelrad BV).□□Gevraagd wordt om deze aspecten in de verdere besluitvormingen bij`de nadere afwegingen in het traject concreter, duidelijker en explicieter te benoemen en verantwoorden.
Antwoord:	Het wegtracé voldoet aan de ontwerpeisen van veiligheid en doorstroming. Het uitzicht van de automobilist wordt niet belemmerd door de ligging van de bedrijfsgebouwen van Caradon Stelrad, aangezien de weg verhoogd ligt op een hoger gelegen perceel terwijl de betreffende bedijfshallen aanzienlijk lager in het landschap liggen. □Aan weerszijden van de nieuwe, afgebogen weg Kathagen zal een geleiderail worden aangebracht, die de kans op een ongeval, slip of botsing met nadelige gevolgen voor de bedrijfshallen van Stelrad minimaliseert. In het inpassingsplan is rekening gehouden met het treffen van een dergelijke maatregel. Bovendien zal in de bocht een verlaagde maximumsnelheid c.q. adviessnelheid ingesteld worden□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08339**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Juridische status vigerende bestemmingsplan versus inpassingsplan Buitenring:□□Voor het perceel van Caradon Stelrad BV geldt een rechtsgeldend, vigerend bestemmingsplan waarbinnen een bouwblok is vervat. Binnen dat bouwblok gaat het beoogde tracé van de Buitenring lopen. Caradon Stelrad BV wil graag vernemen welke gevolgen de planologische ondergrond vervat in het inpassingsplan heeft voor het huidige planologisch toetsingskader dat voor Caradon Stelrad BV thans leidend/geldend is.□Het huidige uitgangspunt voor Caradon Stelrad BV is dat de beoogde ontwikkeling niet mag leiden tot een inbreuk van de bestaande rechten en mogelijkheden die het vigerend bestemmingsplan biedt. Afbreuk van ontwikkelpotenties en het bouwblok/-vlak is niet gewenst dan wel dient op een andere wijze gecompenseerd te worden.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Los daarvan ligt de plangrens van het inpassingsplan buiten het bouwblok van Caradon Stelrad. Het gestelde is de zienswijze is derhalve niet juist.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08341**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Inbreuk op leidende aspecten bepaling ligging tracé:□□Op pagina 41 van het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg staan een aantal aspecten opgesomd die de ligging van het tracé hebben bepaald. De geprojecteerde ligging, zoals thans gepresenteerd, doet afbreuk aan enkele van die aspecten vanwege de nabije ligging tot en zelfs over de eigendommen van Caradon Stelrad BV. Met name het aspect `veilig` wordt betwist. De bedrijfsactiviteiten van Caradon Stelrad BV leiden namelijk tot waterdamp- en koolwaterstofemissies via afvoerleidingen op het dak van de hallen. Onvoldoende aandacht is geschonken aan de gevolgen van deze emissies. Niet uitgesloten kan worden dat een deel van deze emissies over de weg hangen/uitwaaieren. Vanwege de afbuiging van de weg hebben weggebruikers in deze situatie geen vrij zicht.□□Caradon Stelrad BV kan en wil niet voor de mogelijke gevolgen verantwoordelijk gehouden wanneer die emissies een mogelijke oorzaak kunnen zijn of vormen voor ongevallen of botsingen. Als zodanig is bij de bepaling van de ligging van het tracé eveneens onvoldoende rekening gehouden met omgevingsaspecten zoals vermeld onder punt 5 van de opsomming op pagina 41 van het ontwerp-inpassingsplan.□Caradon Stelrad BV verzoekt om nader onderzoek op dit gebied. Mogelijk aanvullende maatregelen, die hieruit naar voren komen, zijn daarbij voor kosten en verantwoording van de initiatief nemer van de Buitenring waarbij wordt opgemerkt dat ook Caradon Stelrad BV daarin haar toestemming/goedkeuring dient te verschaffen indien mocht blijken dat dergelijke maatregelen/voorzieningen (dienen te) worden getroffen op haar eigendommen/opstallen.
Antwoord:	Caradon Stelrad heeft een vigerende milieuvergunning (mei 2006). Daarin zijn voorschriften opgenomen, onder andere voor luchtemissies (hoofdstuk 10). Als voorschrift is opgenomen dat de uitmondingen van de afvoer van ventilatiesystemen, luchtbehandelingsinstallaties of afzuigsystemen, die in de vergunning niet op een andere wijze zijn geregeld, geen hinder mogen veroorzaken buiten de inrichting. □Het tracé van de Buitenring en de afgebogen weg Kathagen blijft in de directe liggen van de bestaande Naanhofsweg (N298). Uit de verkeersongevallenregistratie van de provincie Limburg zijn over de periode 2000-2009 geen gegevens bekend van verkeersongevallen op de N298 (Naanhofsweg) en Kathagen, die veroorzaakt zijn door mistvorming (al dan niet veroorzaakt door emissies van Caradon Stelrad).□De eisen uit de milieuvergunning en de verkeersongevallenregistratie van de afgelopen jaren vormen geen belemmering voor de realisatie van de plannen van de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08343**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Invulling verantwoordingsplichtgroepsrisico: Caradon Stelrad BV vindt dat de invulling van de verantwoordingsplicht voorafgaand aan vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan had moeten plaatsvinden. Toetsing ex tune na ter inzage legging van het huidige ontwerp is niet de juiste en wenselijke procedure. Daar op dit moment onvoldoende inzicht is in de reeds aanwezige en toekomstige risico`s, kan dit leiden tot een andere realisatie van de Buitenring met een ander of verdergaand maatregelenpakket dan thans voorzien cq. gepresenteerd. Verder blijkt uit de huidige paragraaf inzake de verantwoordingsplicht van het groepsrisico op pagina 107 en 108 van het ontwerp-inpassingsplan dat fysieke, repressieve, bouwkundige of andersoortige technische maatregelen niet geprojecteerd zijn in het ontwerp. Vanwege het geprojecteerde wegtracé van de Buitenring van enkele meters tot of zelfs over of op de huidige opstallen van Caradon Stelrad BV verdient een goed risicobeheer op die lokatie meer aandacht dan thans beschreven. Daarnaast maakt Caradon Stetrad BV bezwaar tegen het voorgenomen plasbrandaandachtsgebied. Deze zone wordt namelijk beschouwd als een onredelijke en toekomstige beperking van de gebruiks-, exploitatie- en marktwaarde van de huidige gronden en opstallen welke thans op basis van de vigerende bestemmingsplannen niet aanwezig is. Het instellen van beperkingen aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen het huidigterrein van Caradon Stelrad BV vanwege een nieuwe risicobron (de Buitenring) wordt gezien het huidig juridisch planologisch kader en de daaruit voortvloeiende rechten - potentiële ontwikkelgronden als ongewenst en onnodig beperkend beschouwd. Daarnaast valt betreffend aandachtsgebied buiten het tracé van het inpassingsplan. Planologisch - ruimtelijk gezien is het niet mogelijk om buiten het (plan)gebied, waarop het inpassingsplan betrekking heeft, eisen dan wel zones te projecteren.
Antwoord:	Het aspect externe veiligheid is voldoende afgedekt om het ruimtelijke besluit in procedure te brengen. In de onderstaande alinea's wordt dit nader toegelicht. Het groepsrisico moet verantwoord worden bij de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010). Inzake het onderzoek naar externe veiligheid moet het plaatsgebonden risico en groepsrisico van de verleggingen van hogedruk aardgasleidingen nog berekend worden. Voor de plaatsgebonden risico 10-6 contour geldt een harde grenswaarde op basis van de vigerende wetgeving. Binnen deze risicocontour mogen in beginsel geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn. De Nederlandse Gasunie NV. heeft verder de garantie gegeven dat de plaatsgebonden risico 10-6 contour van de verlegde hogedruk aardgasleidingen niet buiten de belemmeringenstrook zal liggen. In het ontwerp-Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen (2009; pagina 15) is tevens de eis opgenomen dat nieuwe buisleidingen zodaning aangelegd moeten worden conform de best beschikbare technieken dat de plaatsgebonden risico 10-6 contour zo veel mogelijk binnen de belemmeringenstrook komt te liggen. Zoals aangegeven op pagina vijf van het ontwerp-Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen moet de belemmeringenstrook ten minste vijf meter breed zijn gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Dit de ruimte die nodig is voor het onderhoud van de hogedruk aardgasleiding en daarom in principe vrij van bebouwing moet worden gehouden. Bij de verleggingen wordt de aanwezigheid van bebouwing gecontroleerd binnen de belemmeringenstrook. In de vigerende wetgeving is geen harde grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet hierover verantwoording afleggen. Hiermee staan de uitkomsten van de groepsrisicoberekeningen voor de verleggingen van hogedruk aardgasleidingen het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan niet in de weg. De normen uit de vigerende wet- en regelgeving zijn daarnaast gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Op basis van deze uitkomsten is in hoofdstuk 8 van het deelrapport externe veiligheid (pagina 35 tot en met 42) gekeken naar mogelijke risicoverlagende maatregelen en mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid ter plaatse. Tot slot is de provincie Limburg als het beslissingsbevoegd gezag voor het provinciaal inpassingsplan niet voornemens om het voorgestelde plasbrandaandachtsgebied vast te stellen voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08346**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Caradon Stelrad BV stelt vast dat verzuimd is een milieuplanologisch onderzoek uit te voeren in het kader van de planvorming inzake de Buitenring. In de omgeving hiervan zijn namelijk diverse inrichtingen in het kader van de Wet milieubeheer aanwezig, waaronder Caradon Stelrad BV, die een mogelijke impact kunnen hebben op deze ontwikkeling. Bedrijven hebben op grond van verleende milieubeheervergunningen en de impliciet hiermee toegekende milieuzoneringen een claim op ruimtelijke rechten. Een milieubeheervergunning kent immers niet alleen plichten toe maar ook rechten. Een dergelijk onderzoek ontbreekt aan het ontwerp-inpassingsplan om te bepalen in welke mate milieuzoneringen, veroorzaakt door in de directe omgeving gelegen bedrijven, de beoogde aanleg van de Buitenring zouden kunnen belemmeren. Het geprojecteerde tracé van de Buitenring doorkruist de inrichtingsgrens van Caradon Stelrad BV, waarvoor in mei 2006 een revisievergunning is verleend door de gemeente Nuth. Aanpassing van deze inrichtingsgrens heeft gevolgen voorde impact van verspreiding van dampen,waarin eisen zijn vastgelegd dat hinder buiten de inrichting op de inrichtingsgrens niet mag optreden. Een in krimping van deze grens leidt namelijk tot een impliciete verscherping van die milieu-eis. Aangezien in de huidige situatie met de Intergemeentelijke Milieu Dienst Beek-Nuth-Stein discussie is omtrent emissies vanwege onze bedrijfsvoering/-activiteiten, wil Caradon Stelrad BV naar de toekomst toe dit aspect gevrijwaard zien als een knelpunt voor hun rekeningen kosten vanwege de aanleg van de geprojecteerde Buitenring. In dat gevat behoren additionele voorzieningen en daarmee samenhangende kosten getroffen te worden door de initiatiefnemer van betreffende weg. Caradon Stelrad BV heeft omwille van hun vigerende milieuvergunning en de daarmee samenhangende milieucontour bezwaar tegen inbreuk van dit aspect.
Antwoord:	Het bedrijf van reclamante houdt zich bezig met de productie van radiatoren. Reclamante stelt dat haar bedrijfsvoering mogelijk van invloed is op realisering van de Buitenring. Om deze reden had volgens haar een milieuplanologisch onderzoek uitgevoerd moeten worden. Reclamante heeft op geen enkel wijze onderbouwd op welke wijze haar bedrijfsvoering invloed kan hebben op de Buitenring. Reeds om deze reden valt niet in te zien dat een milieuplanologisch onderzoek uitgevoerd had moeten worden. Evenmin is juist dat de Buitenring gevolgen heeft voor de verspreiding van dampen vanuit de inrichting. Nog los van de vraag of realisering van de Buitenring een wijziging van de grenzen van de inrichting tot gevolg heeft, moet worden vastgesteld dat de Buitenring geen (geur)gevoelig object betreft. De weg leidt dan ook niet tot een aanscherping van de milieu-eisen die voor de inrichting van reclamante gelden. De omstandigheid dat reclamante thans in discussie is met de Intergemeentelijke Milieu Dienst Beek-Nuth-Stein omtrent de emissies vanuit de inrichting doet hieraan niet af. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08464**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Snelheidsregime voorkeurstacé:□Gezien het beperkte uitzicht en scherpe bocht van de Buitenring ter plaatse van het perceel van Caradon Stelrad BV is een lokale snelheidsbeperking gewenst of zelfs noodzakelijk. Op pagina 45 van het ontwerpinpassingsplan wordt gesproken over een max. snelheid van 100 km/uur. Gezien de ontsluitingen van het bedrijfsterrein, het in- en uitvoegend verkeer en het beoogde wegtracé wordt een dergelijke snelheid veel te hoog geacht.
Antwoord:	Het wegontwerp voldoet aan de ontwerprichtlijnen. Bij het wegontwerp is tevens rekening gehouden met een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing ter plaatse van Caradon Stelrad, waarbij ook rekening is gehouden met andere relevante belangen zoals de minimale doorsnijding van het Natura2000-gebied Kathagen -Geleenbeekdal, de spoorwegkruising, de ligging van het aansluitpunt op de A76, van rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), van woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r., etc. Uiteindelijk heeft deze integrale belangenafweging geleid tot het tracé zoals opgenomen in het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08465**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Impact van de bocht van de Buitenring ter plaatse van het bedrijfsterrein:□□Caradon Stelrad BV is van mening dat onvoldoende invulling en aandacht is besteed aan de aanbevelingen zoals vermeld en vastgesteld in de Omgevingsvisie Buitenring Parkstad zoals opgesomd op pagina 47 van het ontwerp-inpassingsplan.□Aanbevolen is om geen varianten met plotselinge haakse bochten te kiezen. De thans geprojecteerde afbuiging van de Buitenring richting de aansluiting op de A76 ter hoogte van Nuth heeft echter wel dit karakter. Bezien moet worden in hoeverre beter invulling kan worden gegeven aan betreffende aanbeveling.□□Voorts is aanbevolen om aansluitingen compacter en eleganter te maken. Het enorm ruimtebeslag van de aansluitingen is bestempeld als aandachtspunt. Gezien het projecteerde tracé ter plaatse van het terrein van Caradon Stelrad BV valt juist het relatief grote ruimtebeslag en de impact op de directe omgeving richting en op het bedrijfsterrein van Caradon Stelrad BV op. Gevraagd wordt om eveneens te bezien in hoeverre beter invulling kan worden gegeven aan betreffende aanbeveling.
Antwoord:	Bij het wegontwerp is expliciet rekening gehouden met een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing ter plaatse van Cqaradon Stelrad, waarbij ook rekening is gehouden met andere relevante belangen zoals de minimale doorsnijding van het Natura2000-gebied Kathagen -Geleenbeekdal, de spoorwegkruising, de ligging van het aansluitpunt op de A76, van rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), van woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r., etc. Uiteindelijk heeft deze integrale belangenafweging geleid tot het tracé zoals opgenomen in het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08466**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Amovatie - sloop gebouwen binnen het wegtracé:□Op pagina 89 van het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat woningen en/of andere gebouwen die in ieder geval gesloopt moeten worden liggen binnen het wegtracé. Wanneer de actuele kadastrale informatie, eigendomsituatie en huidige opstallen over het geprojecteerde tracé van de Buitenring worden gelegd ter plaatse van het perceel van Caradon Stelrad BV, betekent dit dat (een gedeelte van) de hal, waarin de radiatoren worden voorzien van een verflaag, gesloopt moet gaan worden. Dit zou op dit moment voor Caradon Stelrad BV betekenen dat één van de corebusiness-activiteiten op de lokatie Kathagen 30 te Nuth niet meer mogelijk zijn in de huidige opzet. Deze ontwikkeling zou een forse impact hebben, zo niet beëindiging van de bedrijfsactiviteiten ter plaatse betekenen. De huidige interne routering, procesgang en installaties dienen zodanig aangepast te gaan worden dat de consequenties hiervan niet te overzien zijn.□□Caradon Stelrad BV heeft derhalve op dit punt ernstige bedenkingen tegen de huidige planvorming en de geprojecteerde loop van de Buitenring. Men verwacht een gedegen belangenafweging en compensatie indien blijkt dat de huidige planvorming op de voorgestane wijze zal gaan worden gerealiseerd.
Antwoord:	De inmeting op 13 juli 2010 heeft duidelijk gemaakt dat er geen bedrijfsgebouwen onder het nieuwe wegtracé komen te liggen. Er dienen derhalve geen bedrijfsgebouwen te worden gesloopt vanwege de komst van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08467**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheidsrisico`s:Op pagina 106 van het ontwerp-inpassingsplan wordt opgemerkt dat de externe veiligheidsrisico`s in de referentiesituatie verwaarloosbaar klein zijn. Gezien de geprojecteerde loop van de Buitenring nabij en op het terrein van Caradon Stelrad BV en de geringe afstand tot de risicobron (in casu: de Buitenring) wordt verzocht om een beter en gedetailleerder inzicht te geven in de risico`s op dit gebied binnen deze lokale situatie.Verwaarloosbaar klein betekent overigens niet dat de geschetste veiligheidsrisico`s volledig uitgesloten zijn cq. niet bestaan. Doordat de nieuwe ontwikkeling dicht langs en op de eigendommen en opstallen passeert, wil Caradon Stelrad BV inzicht in die risico`s op hun bedrijfsvoering en werknemers. Voorts wil men inzicht in te treffen maatregelen om deze risico`s te beperken cq. te voorkomen.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Zoals aangegeven op pagina 106 van de toelichting van het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zijn de externe veiligheidsrisico's in de referentiesituatie zonder Buitenring verwaarloosbaar klein. De bovenstaande beschrijving van de externe veiligheidsrisico`s heeft betrekking op de situatie zonder aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg. Een gedetailleerder beeld van de risico`s in deze situatie leidt niet tot andere conclusies op gebied van externe veiligheid.In de paragraaf externe veiligheid van de toelichting van het provinciaal inpassingsplan en in het bijhorende deelrapport externe veiligheid zijn de externe veiligheidsrisico`s beschreven van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring Parkstad. Om deze risico`s te bepalen zijn risicoberekeningen uitgevoerd met het voorgeschreven rekenprogramma.In hoofdstuk 8 van het deelrapport externe veiligheid zijn verder de stappen van de Verantwoordingsplicht Groepsrisico uitgebreid behandeld. Dit hoofdstuk gaat in op de mogelijke risicoverlagende maatregelen en de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01336-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08472**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV , Postbus 17 6160AA te Geleen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Juridische procedure en koppeling aansluiting Nuth: Gezien de impact van de aansluiting Nuth op de percelen/belangen van Caradon Stelrad BV wordt de thans gekoppelde m.e.r.-procedure voor deze aansluiting met de procedure voor het inpassingsplan niet legitiem geacht. Door deze onbedoelde koppeling wordt namelijk niet de rechtsgang gevolgd zoals bedoeld in het kader van de vigerende wet- en regelgeving. Verzocht wordt om de op pagina 40 genoemde koppeling niet door te voeren in de verdere procedure.
Antwoord:	Het gestelde op blz. 40 van het ontwerp inpassingsplan is correct. De Buitenring Parkstad Limburg dient te worden aangesloten op de A76 bij Nuth. De aansluiting Nuth maakt onlosmakelijk onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg. De huidige infrastructuur van de aansluiting op de A76 bij Nuth kan niet het verkeer van en naar de Buitenring verwerken. Het plan voor de nieuwe aansluiting is derhalve afgestemd op het plan voor de Buitenring, waardoor er is sprake van een totaal-project. Dit maakt dat de plan- en besluitvormingsprocedures van de nieuwe aansluiting Nuth onlosmakelijk verbonden is aan die van de Buitenring. Daarnaast bepaalt art. 7.30 lid 1 van de Wet milieubeheer dat de kennisgeving van het milieu-effectenrapport gelijktijdig moet plaatsvinden met de kennisgeving van het ontwerp-Inpassingsplan. Ook daaruit blijkt derhalve dat met de koppeling weldegelijk de juiste rechtsgang wordt gevolgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01337-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Frings J., Schrebstrasse 16 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewShlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n bestent auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist Wir wollen die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gern besuchen. Vielleicht stellen Sie sich einmal vor, wie es ware, wenn eine solche Verkehrstrasse Ihr wunder-schönes Mergelland zerschneiden würde? Wie ware es, wenn es überall so aussahe wie in den Gewerbegebieten rings um Heerlen? Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schónheit der Horbacher Börde langst entdeckt. Sie sind weiterhin herzlich wilikommen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01338-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bitter H.J., Elsenborn 31 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Burtenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Burtenrings so zu modrfizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08269**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hoe wordt de aansluiting van Thull via Kathagen op de buitenring en hoe wordt de verbinding met het industrieterrein en het centrum van Nuth vice-versa gerealiseerd en/of gehandhaafd?
Antwoord:	Vanuit Thull is de Buitenring te bereiken via de weg Kathagen, die via een gewijzigde aansluiting zal aansluiten op de Daelderweg. Vervolgens dient men de A76 over het bestaande viadauct te kruisen en via de opgewaardeerde Reijmersbekerweg naar de nieuwe aansluiting Buitenring/A76 te rijden ten noorden van bedrijventerrein de Horsel.□□Een andere mogelijkheid om vanuit Thull de Buitenring te bereiken is via de kern Vaesrade, waar de Naanhofsweg een aansluiting krijgt op de Buitenring.□□Vanaf de Daelderweg kan het bedrijventerrein en het centrum van Nuth overigens net zoals nu via de huidige routes bereikt worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een van de argumenten vóór de BPL is dat de regio Parkstad Limburg ongeveer 240.000 inwoners telt. Wordt er dan geen rekening gehouden met de te verwachten (en reeds merkbare) krimp van de bevolking? De rijksoverheid heeft aan o.a. de gemeente Heerlen enkele miljoenen euro`s extra middelen toegekend om de gevolgen van die krimp op te vangen. Zo wordt op alle scholen van het basis- en voortgezet onderwijs in de regio rekening gehouden met een behoorlijke teruggang van het aantal leerlingen. Is het dan reëel om een buitenring te plannen op basis van het huidige aantal bewoners?
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Is er voor Thull meer geluidsoverlast te verwachten? Door de plaatsing van de geluidschermen aan de zuidkant van de A76 (enkele jaren geleden) heeft Thull al een grotere geluidsoverlast moeten accepteren van de A76, omdat het geluid via die geluidschermen wordt weerkaatst richting Thull. Door de aanleg van de turborotonde op zes meter boven het maaiveld pal ten westen van Thull (hemelsbreed ca. 900 m) zal die geluidsoverlast alleen maar toenemen. Volgens de ontvangen informatie krijgt de turborotonde een capaciteit van 102.000 voertuigen per etmaal en is de verwachting dat er in de eerste jaren ca 50.000 voertuigen per etmaal gebruik maken van die turborotonde. De te verwachten geluidsoverlast zal nog worden verhoogd, door de geplande aanleg van een geluidscherm aan de zuid- resp. oostzijde van de nieuw aan te leggen buitenring vanaf de Naanhof richting Hommert.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. In het kader van het akoestisch onderzoek is, conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, rekening gehouden met de reflectie van het geluid tegen geluidbeperkende voorzieningen (geluidsschermen, geluidswallen en steile taludconstructies). Er is echter nauwelijks sprake van geluidreflecties, omdat de geluidbeperkende voorzieningen geluidabsorberend worden uitgevoerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08274**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Is er voor Thull niet meer fijnstof-overlast te verwachten door die turborotonde resp. de buitenring?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08277**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de presentatie in de Rodahal werd gesuggereerd, dat de verkeersdrukte voor Thull van ca. 2100 voertuigen per etmaal zal afnemen naar ca. 100 voertuigen. Hier plaatsen we grote vraagtekens bij, temeer daar uit stukken, die in de gemeente Nuth circuleren, blijkt dat er juist een toename van sluipverkeer richting die buitenring in Thull, Kathagen en Vaesrade te verwachten valt.
Antwoord:	Onduidelijk is naar welke stukken van de gemeente Nuth indiener verwijst. UIt het gehanteerde verkeersmodel blijkt dat de Buitenring zorgt voor een verwachte forse afname van verkeer op de genoemde route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08278**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener:
Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waarom wordt vanaf Kathagen niet het tracé van de huidige randweg richting Hommert gebruikt en wordt volgens de plannen het natuurgebied Jeugrubbe opgeofferd?Hoe is het mogelijk dat in een natuurgebied, dat in de lijst Natura 2000 is opgenomen, (het Geleenbeekdal) de aansluiting van de BPL aan de A76 wordt aangelegd?
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08280**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener:
Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het moge duidelijk zijn, dat de bewoners van de buurt Thull zich ernstig zorgen maken over hun woongenot door de te verwachten ernstige toename van de geluids- en fijnstofoverlast; de waardedaling van hun onroerend goed en over de aantasting van de natuur in de omgeving van Thull en met name het Geleenbeekdal.□Daarom hebben veel inwoners op bijgaande lijst hun handtekening geplaatst.□Middels deze brief richten zij zich tot u met het dringend verzoek om maatregelen te treffen, die er toe leiden, dat de gevreesde overlast tot een minimum wordt beperkt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de

aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01339-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08282**

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Abrahams T., Thull 10 6365AC te Schinnen
Beens J., Thull 1 6365AC te Schinnen
Beugels M., Thull 11C 6365AC te Schinnen
Bielders P., Thull 19B 6365AC te Schinnen
Bruls W., Thull 20A 6365AC te Schinnen
Bus-Luyten M., Thull 27 6365AC te Schinnen
Cals P., Thull 8D 6365AC te Schinnen
Cuijpers E., Thull 23 6365AC te Schinnen
Daniels E., Thull 5 6365AC te Schinnen
Defauwes A., Thull 34 6365AC te Schinnen
Diederen E., Thull 21 6365AC te Schinnen
Diederen W., Thull 23A 6365AC te Schinnen
Dresens A.J., Thull 13 6365AC te Schinnen
Duisings , Thull 11D 6365AC te Schinnen
Engels B., Thull 8A 6365AC te Schinnen
Engels Gemsi N., Thull 7A 6365AC te Schinnen
Feenstra N., Thull 20 6365AC te Schinnen
Femer H., Thull 12 6365AC te Schinnen
Geilen W., Thull 36 6365AC te Schinnen
Habets P., Thull 18B 6365AC te Schinnen
Haerden F., Thull 19A 6365AC te Schinnen
Heil-Mikel E., Thull 10A 6365AC te Schinnen
Hilkens A., Thull 24 6365AC te Schinnen
Houben L., Thull 10 6365AC te Schinnen
Jansen G., Thull 28A 6365AC te Schinnen
Keulen X., Thull 42 6365AC te Schinnen
Keulen-Walters J.W., Thull 40 6365AC te Schinnen
Maessen A., Thull 32A 6365AC te Schinnen
Meessen S., Thull 12A 6365AC te Schinnen
Meisters B., Thull 27A 6365AC te Schinnen
Mertens Quadakkers A., Thull 3A 6365AC te Schinnen
Meys J., Thull 29 6365AC te Schinnen
Nagemans L.F., Thull 8E 6365AC te Schinnen
Peters J., Thull 24A 6365AC te Schinnen
Philips T., Thull 30 6365AC te Schinnen
Prigled O., Thull 14 6365AC te Schinnen
Pusten-Kessels C., Thull 10B 6365AC te Schinnen
Roelofs , Thull 1A 6365AC te Schinnen
Savelbergh W., Thull 11E 6365AC te Schinnen
Smeets , Thull 32C 6365AC te Schinnen
Stijffs J.M., Thull 18A 6365AC te Schinnen
Van de Zande M., Thull 8C 6365AC te Schinnen
Van de Zwaan A., Thull 19C 6365AC te Schinnen
Van Wiersch R., Thull 35 6365AC te Schinnen
Verhaeg M., Thull 11B 6365AC te Schinnen
Vierkoller , Thull 14A 6365AC te Schinnen
Vliegen E., Thull 32B 6365AC te Schinnen
Vliegen R.M., Thull 32 6365AC te Schinnen
Vogels , Thull 11A 6365AC te Schinnen
Voncken M., Thull 8 6365AC te Schinnen
Wander K., Thull 30A 6365AC te Schinnen
Wierts J., Thull 31 6365AC te Schinnen
Wijts M.M.J., Thull 33 6365AC te Schinnen

Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door het artikel in de Limburger van gisteren 21 juli van mevr. Van Tulder, fractievoorzitter van Groen Links in de Provinciale Staten én het artikel van vandaag 22 juli van de fractievoorzitter van Leefbaar Heerlen, de heer Hummel, worden we zelfs nog gesterkt in onze mening en in onze twijfels over het nut van de BPL!
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: -Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? -Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01340-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Woelne C., Dellstrasse 34 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor aliem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne dieB258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01341-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lesmeister D., Scherbstrasse 14 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/ luchtverontreiniging Cliënte verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R 1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënte nog mogelijk om redeijk ongestoord in haar achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring, en de hiermee gepaard gaande toename van verkeersbewegingen, zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor haar gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënte stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënte stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënte. Als gevolg van de Buitenring komt er een vijfbaans oprit te liggen op 25 meter afstand van de woning van cliënte. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënte. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kanntekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenrtng niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënte ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met het motiveringsbeginsel/zorgvuldigheidsbeginsel□Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.□Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd:□pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; enpagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënte -mocht de Buitenring er al moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.□Cliënte krijgt de indruk dat hier naar een bepaalde uitkomst is toegeredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hiertoe gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-vertiouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GSstelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`. Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01342-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich R.C.M., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn.Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast.□Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch □ netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief □

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader

uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01343-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08284**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fourne B., Wagnerstrasse 50 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01344-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Corsten G., Horbacherstrasse 361A 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01345-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08291**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Koupalka W., Sperberweg 12 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B 258n. Ich schliesse mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaRnahmen, StraBenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings duren die B 258n funktionierent
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de John Erkensstraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat en de Dentgenbachweg, welke wegen zijn gelegen in de zeer directe nabijheid van de John Erkensstraat.□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Client stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu□Cliënt stellt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknumrner200806952/1/Rl). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of. indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden. De woning van cliënt zal als gevolg van de aanleg van de Buitenring worden geconfronteerd met een hogere geluidsbelasting. De vraag hierbij is of deze hogere geluidsbelasting op de gevel de voorgevel betreft.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voor de woning van reclamant (John Erkensstraat 3) geldt dat de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden, zodat geen hogere waarde hoeft te worden aangevraagd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde ais zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Hierbij heeft GS onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Deze toename van verkeersbewegingen leidt, als gevolg van in de woning van cliënt naar binnen schijnende koplampen van wegverkeer, ook tot lichtoverlast voor cliënt. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. In de directe nabijheid van de woning van cliënt komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënt door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking aan met name de direct belanghebbenden zeer summier is geweest.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kanntekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak□Cliënt kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad. Cliënt is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënt voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van□Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënt, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ MER-UVS d.d. 18 juni j.l., wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënt ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met het motiveringsbeginsel/zorgvuldigheidsbeginsel□Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dat GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht.□Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd:□pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risicoberekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging□Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen□In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënt krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënt leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van zijn woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënt -mocht de Buitenring er al moeten komenvolstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.□Cliënt krijgt de indruk dat hier naar een bepaalde uitkomst is toegeredeneerd, zonder dat hier een gefundeerde motivering aan ten grondslag ligt.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09220**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is hierbij gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding□In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteits-overzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënt niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11 % minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier stelt cliënt dat GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01346-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het etreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Ook in Kerkrade, de woonplaats van cliënt, zorgt de aanleg van de Buitenring voor een flinke aantasting van de natuur Langs de Dentgenbach (Amersfoortcoördinaten 201,2-201,4 / 320,2-320,4), een zijbeek van de Ansel, ligt direct ten oosten van de weg Hopel - Kaalheide ter hoogte van Erenstein een groot orchideeënterrein dat sinds 1999 door Stichting Instandhouding Kleine Landschapselementen (IKL) wordt gemaaid (IKL z.j.; Anonymus, 2008). De vegetatie is een Veldrushooiland, een plantengemeenschap die valt binnen de omschrijving van Natura2000-habitattype 6410 (European Commission DG Environment. 2007; Weeda, 2009). Net als andere botanisch waardevolle natte graslanden in het Anseldal en zijdalen wordt het orchideeënterrein langs de Dentgenbach door de gemeente Kerkrade als natuurreservaat beheerd. Het zou kapitaalvernietiging betekenen als oppervlakte en kwaliteit van het terrein, dat met financiering door de gemeente in stand wordt gehouden, door aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg wordt verminderd. Op basis van bovenstaand is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit

verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch
□
netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief
□
natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door □middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot □aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen □en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en □regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot □aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden □natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), □Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april □2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). □Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en □compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke □Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie □Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de
□
vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt □algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde □soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek □specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de □aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet □invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen □voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een □algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en
□
faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg □op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild □voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de □aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht □worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde □werkprotocollen.□□Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar □afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op □de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies□ wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het □uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en □landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter □beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader
□
uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het □PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn □dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere □overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. □Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de □compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de □richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het □PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de □versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot □aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de□ directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde □diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot □aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen □en enkele grote faunatunnels.□□In deelrapport 8 A Natuurtoets, Mitigatie- en Compensatieplan BPL behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8B Natuurtoets Aansluiting Nuth behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8C Natuurtoets Avantis behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, alsmede de beide Passende Beoordelingen voor respectievelijk de Brunsssummerheide en Teverenerheide alsmede voor het Geleenbeekdal is aangetoond dat met inachtneming van mitigerende en compenserende maatregelen genoemde gebieden enals het orchideeenterrein langs de Dentgenbach gevrijwaard blijven van schade. De Provincie Limburg heeft een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet inmiddels ingediend en heeft ook een vergunningsaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet ingediend. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door

het waterschap zijn onderschreven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01346-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09242

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wentink R.M.P., John Erkensstraat 3 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)□In het onderhavige inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg wordt gesproken over een indeling in MMAMens□en MMA-Natuur. Deze indeling kent echter geen juridische grondslag. De wet spreekt enkel van een MMA.□De keuze voor het make van een indeling in MMA-Mens en MMA-Natuur lijkt te zijn ingegeven om dienst te doen als gelegenheidsargumentatie bedoeld om bestuurlijke ruimte te creëren om onder de zorgplicht van de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen. Immers, als gevolg van deze -als gelijkwaardig gepresenteerde- alternatieven kiezen bestuurders al snel voor bijvoorbeeld de MMA Mens. Als gevolg hiervan wordt het eenvoudig gemaakt om natuurwaarden aan te tasten. Echter, hiermee wordt voorbijgegaan□aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van de natuur, van rijksmonumenten en van archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient ertoe in het begin van het afwegingsproces reeds om gebieden die wettelijke bescherming genteten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat te ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking kunnen komen voor aanleg van de□Buitenring.□In het provinciaal inpassingsplan worden zware mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is. In het onderhavige inpassingsplan heeft is dit onvoldoende gemotiveerd. Hierdoor is tevens sprake van onzorgvuldig handelen. Voorts is dit in strijd met de rechtszekerheid vdie burgers hebben gezien in het licht van de beschermde status van natuurwaarden en archeologie.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01347-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bucker U., Wiesenweg 111 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B 258n.□Ich schlielie mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an.□Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaRnahmen, StraBenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings duren die B 258n funktionierent.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01348-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **08296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hij de prognoses en berekeningen van luchtkwaliteit- en geluidshinder wordt uitgegaan van op onduidelijke wijze verkregen verkeersintensiteitscijfers van voertuigaantallen, die zich over de BPL zullen gaan verplaatsen.
Antwoord:	De gevolgen van de aanleg van BPL op de verkeerstromen zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. De verkeersgegevens uit het verkeersmodel zijn gebruikt in het akoestisch onderzoek en in het luchtkwaliteitsonderzoek. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01348-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **08298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vergrijzing en bevolkingskrimp rechtvaardigen niet mede een aanleg van de BPL i.v.m. de verwachte toename van recreatief verkeer.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01348-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **08299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De BPL is een nieuw aan te leggen weg door natuur- en woongebieden die een verplaatsing en/of concentratie c.q. een toename tot gevolg zal hebben van geluidshinder en luchtverontreiniging op andere plaatsen dan thans met de bestaande wegen het geval is. Op diverse plaatsen zal er een sterke toename zijn.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01348-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 08300

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Belangrijk is te zoeken naar alternatieven die voor de kleinst mogelijke groep belanghebbenden nadeel oplevert. Hiertoe zijn MMA`s uitgewerkt.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01348-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **08304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Op een aantal plaatsen zal geluidhinder kunnen worden verminderd door het plaatsen van geluidsschermen waarmee dan het landschap visueel ernstig wordt aangetast. Ook geluidwallen en viaducten hebben dit nadeel.
Antwoord:	Waar mogelijk is gekozen voor een verdiepte ligging van de Buitenring. Hierdoor kan de hoogte van geluidwerende voorzienigingen zoals schermen en geluidwallen worden beperkt door een deel van de geluidwering in het talud op te nemen. Onderzocht wordt of het mogelijk en wenselijk is om het geluidscherm hoogte van de Europalaan te vervangen door een luifel met een geringere hoogte.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01349-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kraneburg G., Mühlenstrasse 147D 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitcnrings in Bezug auf die B 258n□Ich schlielJe mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an.□Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaBnahmen, StraBenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst wil ik wijzen op het ongcbruikeljke moment van het ter inzage leggen van deze aanvullende nota. Immers deze nota moet mede een basis vormen voor het ontwerp-inpassingsplan BPL dat thans parallel ter inzage ligt. Eventuele aanvullende zienswijzen kunnen zo niet in het ontwerp-inpassingsplan zijn verwerkt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ De conclusie van het voorgaande is dat alle benodigde stukken gedurende de voorgeschreven termijn ter inzage hebben gelegen. Hierop binnengekomen zienswijzen zijn in de besluitvorming meegenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	-Nut en noodzaak worden hier nog steeds niet aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08313**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De weg is verkeerskundig gezien niet nodig. De provincie Limburg heeft ooit aangegeven dat de BPL als belangrijk middel wordt gezien om de economische en toeristische mogelijkheden te vergroten, de werkgelegenheid te beïnvloeden en de leefbaarheid te verbeteren. Voor dit laatste wordt nog steeds geen onderbouwing gegeven in deze nota.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□Het rapport van ECORYS laat zien dat het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom met crica 8 procent afneemt, met alle positieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid van dien. De totale emissies nement wat toe, maar binnen de bebouwde kom nemen de emissies met circa 4 procent af. Als gevolg van de Buitenring neemt het aantal letselongevallen in het verkeer met circa 3 procent af. Ook laat het rapport zien dat in Parkstad Limburg de geluidhinder van verkeer zal afnemen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08314**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De weg zal volgens deze aanvullende nota negatieve effecten hebben op woon- en□leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De weg zal negatieve effecten hebben op flora en fauna.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08316**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De weg zal volgens deze aanvullende nota negatieve effecten hebben op water.
Antwoord:	In de tweede aanvulling MER worden de effecten weergegeven van de optimalisatie ten opzichte van de BVKA. De keuze tussen de varianten is een multidisciplinaire afweging. Op enkele punten treden negatieve effecten op ten opzichte van de BVKA, echter over de gehele breedte gezien heeft de optimalisatie een positief effect. Bovendien is voor de BPL een uitgebreid geohydrologisch onderzoek en afwateringsplan opgesteld. Hierin zijn mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen om negatieve effecten op de omgeving tegen te gaan. Door het nemen van deze maatregelen wordt de BPL Hydrologisch Neutraal uitgevoerd. Het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan zijn in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De weg zal volgens deze aanvullende nota negatieve effecten hebben op landschap.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Met de inpassing van het trace en de maatregelen uit het omgevingsplan wordt de impact van de Buitenring op de omgeving zo goed mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01350-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	-De weg zal volgens deze aanvullende nota negatieve effecten hebben op cultuurhistorie en archeologie.
Antwoord:	De aanleg van de weg houdt niet automatisch in dat archeologische waarden negatief worden beïnvloed. De provincie heeft een uitgebreid archeologisch vooronderzoek laten uitvoeren. Ook voorafgaande aan het daadwerkelijke grondwerk dat onderdeel is van de uitvoering dient verdere aanvullend (voor-) onderzoek te worden uitgevoerd. Door dit onderzoek, een onderdeel van het proces van archeologische monumentenzorg, worden archeologische verwachtingen omgezet in gewaardeerde vindplaatsen. Door middel van dit onderzoek, o.a. opgraven zullen verder aangetoonde archeologische vindplaatsen beschermd worden door behoud Ex Situ. Een onbekende vindplaats wordt in dit proces getransformeerd tot archeologische kennis en te bestuderen materialen waarmee de kennis over het verleden van locaties langs de Buitenring en de regio Parkstad toeneem. Het effect is daarmee niet negatief. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01351-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongerius A.W., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade Wegh N.E.M., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf a! in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01351-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08319

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongerius A.W., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade Wegh N.E.M., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01351-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08322

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongerius A.W., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade Wegh N.E.M., Dorothea-Gracht 3 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08323**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten:□Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracékeuze in de nabijheid van hun woning aan de Jeugrubbe niet de juiste is, In het ontwerp-BPL heeft GS de keuze gemaakt voor het aanleggen van een nieuwe weg langs Vaesrade. Deze nieuwe weg komt te liggen pal vóór de woning van cliënten, bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat in hun geval absoluut geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien, integendeel. Volgens cliënten had GS - als de Buitenring er al moet komen - moeien opteren voor het alternatief via de bestaande Randweg langs de wijk Mariagewanden. Hiertoe het volgende.□Het perceel van cliënten en de omliggende omgeving maakt onderdeel uit van een omvangrijk en eeuwenoud hellingbos (Jeugrubbenbos). Op basis van het gekozen tracé wordt dit gebied zodanig aangetast dal van de waarden van het desbetreffende gebied weinig over blijft. U begrijpt dat om deze redenen cliënten niet met deze tracékeuze kunnen instemmen. Dit klemt temeer daar zij als hiervoor aangegeven de noodzaak van de besluitvorming in deze omvang bestrijden.□In aansluiting wensen cliënten op te merken dat met name gezien de aan de orde zijnde natuurwaarden onbegrijpelijk is dat voor de aanleg van een nieuwe weg langs Vaesrade is gekozen. Cliënten zijn van mening dat aanpassing van de bestaande wegenstructuur Maria Gewanden verreweg de voorkeur verdient.□Aan de noordkant van deze bestaande weg is ook meer dan voldoende ruimte voor verbreding. Het is immers betrekkelijk eenvoudig om voorzieningen te treffen aan de weg en omgeving ten behoeve van de aangrenzende woonwijk, zodat ook de inwoners van de desbetreffende woonwijk erop vooruitgaan ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien geldt volgens al eerder genoemde "Ladder van Verdaas" dat eerst getracht moet worden om bestaande wegen aan te passen, en dat het aanleggen van een nieuwe weg pas□gezien dient te worden als oplossing als andere alternatieven niet voorhanden zijn.□Daar komt nog bij dat aanpassen van de bestaande Randweg waarschijnlijk (vee!?) goedkoper is. Bij de aanleg van het nu gekozen tracé moet een hoogteverschil van zeker 7 meter worden overbrugd, welke bovendien niet gelijkmatig afloopt maar via bergen en dalen. Er is dan ook een groot talud nodig met forse constructieve voorzieningen om een berijdbaar tracé tot stand te brengen.□Naast de financiële aspecten zijn de waarden van natuur en landschap een belangrijke reden waarom cliënten van mening zijn dat er geen sprake is van twee gelijkwaardige alternatieven. Eerder is al aangegeven dat bij de keuze voor een tracé over de bestaande Randweg mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Daarbij valt te denken aan verdiepte aanleg, het plaatsen van schermen en het benutten van fluisterasfalt,□De aantasting van het bosgebied aan de Jeugrubbe kan door geen enkele maatregel worden gecompenseerd.□Door het weghalen van een rand van het bos zal het zonlicht direct op de bast van de resterende beukenbomen kunnen schijnen, wat uiteindelijk het einde van deze bomen zal betekenen. Hierdoor ontstaat een domino-effect. De restwaarde van het bos bij uitvoering van het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen tracé langs Vaesrade zal dan ook minimaal zijn. Dat van de nu aanwezige fauna niets dan wel nauwelijks iets meer over zal blijven, za! in het licht van het vorenstaande duidelijk zijn.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele

capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur de meest adequate aanpak lijkt om problemen aan te pakken waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Het is inderdaad een gegeven dat de stammen van beuken gevoelig zijn voor een overdaad aan licht. Met behulp van beplanting zal bossage worden gebruikt om de randen op te vullen om dit licht tegen te gaan. Indien noodzakelijk zullen maatregelen getroffen worden om tijdelijk blootgestelde stammen te beschermen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Cliënten achten uitvoering van het huidig gekozen tracé onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Hiertoe het volgende.□Het perceel van cliënten evenals de aangrenzende percelen met een oppervlakte van ongeveer 10 hectare maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Zoals bekend betekent het vorenstaande dat ingrepen in deze gebieden in principe zijn uitgesloten, tenzij er een bijzondere noodzaak is encompensatie wordt geregeld. Met andere woorden, het desbetreffende gebied heeft een erkende bijzondere status als onderdeel van de EHS. Daarbij komt dat het bos bijzondere waarden vertegenwoordigt van natuur en landschap. Het betreft namelijk een hellingbos dat dus door zijn ligging vrijwel uniek te noemen valt. Het bos bestond al in 1823 en is op dit moment in transitie van eiken- naar beukenbos waardoor zeer bijzondere vogels zich er thuis voelen (broedgelegenheid in dode bomen), Het aanleggen van een 4-baans snelweg vlak langs, dan wel rakend aan het bos. is vanzelfsprekend een aanslag op de hier nu nog levende fauna (vooreen opsmming, zie□onder). In aansluiting hierop moet worden opgemerkt dat de inventarisatie van de aanwezige diersoorten, met name van de vogels, onvolledig is. In ieder geval is ter plaatse de aanwezigheid van vijf spechtsoorten geconstateerd, waaronder de zeldzame zwarte specht en draaihals evenals de groene specht (voorkomend op de zogenaamde rode lijst). Voorts bevinden zich in het Jeugrubbenbos uilen, haviken, sperwers, buizerds en 7 soorten vleermuizen. Bij het natte gedeelte aan de westkant komen ijsvogels en waterrallen voor. Het gaat dus om soorten die weinig voorkomen en daarom beschermd zijn. Hiervan blijkt echter niets in de MERnotitie. Volgens deze notitie komt de zwarte specht in de gehele Parkstad niet meer voor. De zwarte specht broedde echter afgelopen jaren in het Jeugrubbenbos en de provincie is hiervan nota bene op de hoogte gesteld! Dit is een ernstige omissie, daar bijvoorbeeld de zwarte specht beschermd is op basis van de Flora- en Faunawetgeving en derhalve een erkende afwegingsfactor dient te zijn. Hiermee heb ik me nog zwak uitgedrukt, daar slechts bij dwingende redenen van openbaar belang aantasting van de leef- c.q. broedzone aan de orde kan komen. Mede gezien de aanwezigheid van aanvaardbare□alternatieven is er geen sprake van een dringende reden om van de strijdigheid met de genoemde regelgeving ontheffing te vragen c.q. te krijgen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd

(Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast: Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d, 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van Staten is dit dus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in hun tuin te zitten; met de komst van de Buitenring wordt dit hoogst onaangenaam, De geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, s l aap verstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan lopen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde, Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/waardevermindering woning:□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. De woning van cliënten is nu gelegen in een paradijselijke, bosrijke omgeving. Dit verandert volledig indien de voorgestelde nieuwe weg wordt aangelegd. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de zeer geringe afstand van de woning van cliënten tot aan deze nieuwe weg.□Op dit moment heeft cliënt vanuit zijn woning en tuin vrij uitzicht over landelijke (bos)gebieden. Daarvoor in de plaats komt in het onderhavige voorstel een 4-baans snelweg met op- en afritten op een steenworp afstand.□□Cliënten krijgen dan ook flinke uitzichtschade vanwege de aanleg van de Buitenring. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Cliënten zijn juist hier gaan wonen voor het buitenleven, maar rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënten. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zijn met zich brengen.□Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogelijkheden om de woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet eek* aantrekkelijk. Over geluidsschermen wordt nergens gesproken.□Tenslotte stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten.Om te illustreren hoe dramatisch de plannen zijn, zegt een plaatje meer dan 1000 woorden. In het kaartje hieronder is te zien hoe gigantisch breed de voorziene weg gaat worden. Pal voor de woning van cliënten (het grijze vlakje rechts boven de aanduiding "237m") wordt het grootste deel van de groene kom waarin we wonen gevuld met asfalt. Maar liefst 237 meter breed. 237meier breed asfalt!□Dat is 2,5 maal een internationaal voetbalveld in de lengte! Nauwelijks voor 1e stellen. Dwars door de natuur.□Vlak langs een monumentaal hellingbos met unieke fauna. Vooreen onnodige weg. Terwijl diezelfde natuur 200 meter zuidelijker al is doorsneden voor een provinciale weg. Cliënten kunnen zich absoluut niet voorstellen dat dit de bedoeling is in Nederland.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en

reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring: voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en zo een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het BPL is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat desondanks er een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal zijn als gevolg van het Inpassingsplan, kan hij op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming van de schade. Openbare verlichting Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde, als zou ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits, zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten pi ekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking. □
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09425**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□En pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging: Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënten krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten:In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen, zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09612**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur: GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid: In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken:Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad:□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. □
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01352-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Verheij M., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht. □
Antwoord:	Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch □ netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief □ natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door □middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot □aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen □en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en □regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot □aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden □natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), □Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april □2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). □Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en □compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke □Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie □Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de □ vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt □algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde □soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek □specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de □aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet □invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen □voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een □algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en □ faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg □op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild □voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de □aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht □worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde □werkprotocollen.□□Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar □afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op □de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies□ wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het □uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en □landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter □beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader □ uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het □PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn □dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere □overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. □Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de □compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de □richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het □PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de □versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot □aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de□ directe omgeving van de BPL bereikbaar

blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01353-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08325

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.M.E.A., Grachterstraat 49 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgeving en derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01353-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.M.E.A., Grachterstraat 49 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf a! in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01353-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.M.E.A., Grachterstraat 49 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01353-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.M.E.A., Grachterstraat 49 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01353-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08333**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers L.M.E.A., Grachterstraat 49 6465AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt:□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de directe nabijheid en op zeer korte afstand van zijn woning aan de Montgomerystraat niet de juiste is. in het ontwerp-BPL wordt/te voor Brunssum gekozen voor het noordeöjke tracé. De woning van cliënt is gelegen in Brunssum Noord, cliënt i& woonachtig in de meest noordelijke straat van de buurt "De Kling". t.w.Montgomerystraat, bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en teefmi&eu. CIÉènt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliënt stetl dal de beide andere alternatieven te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, ofwel eerder in drt schrijven genoemde alternatieven in het bestaande wegennet, betere oplossingenzouden zijn geweest Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder dient, betekent de aanteg van de BuHenring bij de Kling dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. GS heeft de belangen van cliënt onvoldoende meegenbmer bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd□waarom voor het noordelijk tracé is gekozen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d 7 april 2010 (zaaknummer 2Q0806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt ce Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is (mede door regelmatig en/of dagelijks opstijgende en dalende vliegtuigen van AWACS) dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van dé Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkenda werking. Deze toename van verkeersbewegingen zat voor cliënt, woonachtig in de zeer directe nabijheid van het tracé, leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk regelmatig ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan reiden tot hinder, stress, slaapverstohng en verstoring van de dagelijkse activtteften; als gevolg hiervan loopt dient een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van_stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd ais risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënt steft tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wat geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde- Cliënt stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren. Ion er bij cliënt dan ook niet m. GS dient alsnog te onderzoeken of, indien de Buitenring er ai dient te komen, niet binnen öe voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook lot een nog forsere toename van de luchtverontreiniging (door fijn stof/PM1Q. stikstofoxyde/ NO en uitstoot van CO2)jzeker in combinatie met de luchtverontreiniging, veroorzaakt door overvliegende AWACS-vliegtuigen. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zei voor cfiênt de hiermee gepaard gaande cumulatieve stankoverlast (in samenhang met de stankoverlast van AWACS-vüegtutgen) aanzienlijk vermeerderen. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cSênt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en teefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avcndspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Client woont dicht bij de buitenring en zal worden geconfronteerd met deze piekconcentraties, die kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. o.a. luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ De berekende concentraties in het onderzoek zijn een combinatie (sommatie) van de concentraties als gevolg van het wegverkeer met de heersende achtergrondconcentratie. Het gebruik van deze achtergrondconcentratie is wettelijk voorgeschreven. Deze wordt ieder jaar vrij gegeven door het ministerie van VROM. Deze achtergrondconcentratie is gebaseerd op metingen en berekeningen. Alle luchtvervuilende bronnen worden hierin meegenomen. Ook de vervuilende invloed van vliegtuigen. Maar ook de vervuilende stoffen vanuit het buitenland. □□CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08354**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Aanleg vande Buitenring leidt tot een forse daling van de waarde van de woning van client. Potentiële kopers worden afgeschrikt door het verkeer dat achter de woning van client langs rijdt.Daarnaast zal ook het gebruik van de woning en tuin wijzigen. Rustig buiten zitten is ervoor mijn client niet meer bij. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich meebrengt. Ook zal client worden beperkt zijn woning te luchten. Het geluid en de stank van voortdurend voorbij rijdend verkeer maken dit niet echt aantrekkelijk, terwijl bovendien de stankoverlast en luchtverontreiniging op bomen en planten, bloemen en speciaal op fruit en groenten in de sier- en groentetuin een zeer groot negatief effect zullen uitoefenen en zelfd een gevaar voor de gezondheid kunnen opleveren.□Voorts leidt de weg tot uitzichtschadeCient is er van overuigt dat door de komst van de Buitenring achter zijn woning het mooie uitzicht in het natuurlijke landschap aanzienlijk zal worden belemmerd door.o.a. geluidswallen. Het uitzicht was juist de reden waarom client het grondstuk waarop zijn woning is gebouwd in 1970 van de gemeenrte Brunssum heeft gekocht.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze eennoodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09560**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging: Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten:In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding:□In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze; □
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur:□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet. □
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid:□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`. □
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken:□bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht. □
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad:□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. □
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01354-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. □□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht. □
Antwoord:	Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch □ netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief □ natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door □middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot □aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen □en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en □regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot □aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden □natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), □Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april □2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). □Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en □compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke □Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie □Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de □ vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt □algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde □soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek □specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de □aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet □invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen □voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een □algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en □ faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg □op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild □voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de □aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht □worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde □werkprotocollen.□□Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar □afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op □de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies□ wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het □uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en □landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter □beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader □ uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het □PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn □dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere □overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. □Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de □compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de □richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het □PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de □versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot □aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL □verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de□ directe omgeving van de BPL bereikbaar

blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01355-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08350

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pontzen J.A., Lehushemunstrasse 4a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Lärmschutzmassnahmen, Strassenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B258n funktionieren.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01356-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Finke K., Wiesenweg 17d 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtltch die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimenstoniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over. Het is onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het verzoek het PIP niet in, dan wel kort vóór, de zomervakantie te presenteren. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houdt daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concluderen wij dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Met betrekking tot het door u geconstateerde gebrek aan draagvlak, wordt nog het volgende opgemerkt. De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08385**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen ontlenen aan door uw College genomen besluiten. Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22. De vergrijzing in Parkstad blijkt voorts volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is al gerealiseerd met de aanleg van de B56.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Ik ben overigens van mening dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur BPL. Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Uzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden

gehouden.□□Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.□ □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01357-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08399

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL. Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt. Het geluidsniveau in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 dB. Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat dit geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 dB ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Wij verzoeken uw College met de uitspraak van de Raad van State 7 april 2010 (nummer 200806952-1) inzake de AWACS rekening te houden bij de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen. Onze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan.Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Nut en noodzaak
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring:□Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan□wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke□kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze punten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)□afgeschoten.□De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA maximaal 180 nieuwe□banen. Dit terwijl er alleen al voor Brunssum, bij een verbetering van de bereikbaarheid van□de oostflank, 4.000 nieuwe banen in het vooruitzicht werden gesteld. Ook de opbloei van□Kerkrade, met "hightech" centra van internationale allure, blijkt slechts een banenwinst van 1□a 2% te genereren. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing□op doelbereik & MKBA" zelfs nihil te zijn.□Wij concluderen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van□de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald.□Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te□onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via□oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw□College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College□graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten□zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder□steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan□aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel. □□Maatschappelijke Kosten Baten Analyse fMKBA):□Bij eerdere door ons ingediende zienswijzen hebben wij er bij uw College op aangedrongen□een MKBA te laten uitvoeren, zoals ook bij de plannen van de IJzeren Rijn geschiedde.□Daarmee zou kunnen worden vastgesteld/berekend in hoeverre de investering voor de□aanleg van de BPL "maatschappelijk rendement" zou opleveren. Als een donderslag bij□heldere hemel presenteerde uw College alsnog (gelijktijdig met het PIP) de resultaten van□een door bureau Ecorys uitgevoerde MKBA.□Naar onze mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit□onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. O.a. omdat het bureau niet□onderzocht of de gestelde doelen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd. Wel□geeft deze MKBA duidelijk aan dat er nauwelijks sprake is van een economische impuls en□dat, met de aanleg van de BPL, niet aan de nieuwe en bestaande doelstellingen tegemoet□wordt gekomen. De MKBA becijfert een maatschappelijk winst op de investering van□€ 43 miljoen. Dit lijkt op het eerste oog positief. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames. Bovendien bestaan de genoemde baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn□meegenomen. Wij noemen er een aantal:□• Kosten voor de noodzakelijke verbreding (bij aanleg BPL) van de N276 (Doenrade -□Brunssum) tot twee maal twee rijstroken;□• Kosten van de verbreding van de N274 en de kosten van de verbreding van beide□rotondes in deze N274 bij Schinveld;□• Kosten voor een snelle afwikkeling van het verkeer van en naar de BPL. Op diverse□locaties (o.a. kruispunt Akerstraat/Patersweg Hoensbroek, kruispunt□Allee/Hagedorenweg en kruising Hoofdstraat/Hommerterallee Amstenrade enz.) zijn□extra verkeersvoorzieningen (rotondes, verkeerslichten, parallelwegen enz.)□noodzakelijk;□• Kosten voor natuur en eventueel natuurcompensatie;□• Kosten tijdens de aanlegfase (tijdelijke verkeersvoorzieningen, herstel wegdek,□reistijdverliezen als gevolg van omrijden, enz.);□• Kosten van Planschade (niet gering);□• Kosten aantasting landschap;□• Waardedaling woningen omwonenden.□Alle hiervoor opgesomde (directe en indirecte) uitgaven zijn noodzakelijk bij het effectueren□van de plannen van de BPL. Ware deze uitgaven we! doorgerekend in de MKBA, dan zou de□"maatschappelijke opbrengst" van € 43 miljoen meer dan waarschijnlijk nihil, dan wel□negatief zijn. Overigens hebben wij niet kunnen vaststellen of de kosten van aanleg van de□aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth in de uitgaven zijn meegenomen. De reistijdwinst□is wel meegenomen in de baten.□De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij die□andere varianten. Het

meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt. Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe arbeidsplaatsen zal opleveren.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.

Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo.

In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.□□2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak: Als uw College met de "efficiency berekening" in de MKBA een mogelijkheid zag "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen, dan is die poging wat ons betreft niet geslaagd. Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de vooraf gestelde doelstellingen, bovendien wanneer is nagelaten alternatieve, betere investeringsmogelijkheden te onderzoeken, dan is die investering nog lang niet noodzakelijk. De alternatieven hoeven naar onze mening niet alleen te worden gezocht in enkel infrastructurele- en/of mobiliteitsvoorzieningen, maar zouden ook gezocht kunnen worden in wijkverbetering, groenuitbreiding, scholing enz.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid: Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat de geluidsoverlast door deze radarvliegtuigen in deze regio al de kritieke en maximaal toegestane norm voor geluidshinder overschrijdt en dat er (nog steeds volgens dit rechtsorgaan) in deze regio geen nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten meer mogen worden aangelegd. Wij verzoeken uw College met deze uitspraak van de Raad van State rekening te houden in de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen. Wij hebben al dagelijks geluidsoverlast van de AWACS en dan zal ook nog eens de geluidsoverlast van het aanleggen van kunstwerken erbij komen. 2. Geluidsoverlast bij verdubbeling van het verkeer. Er is nu al sprake van geluidsoverlast van de AWACS-vliegtuigen die dagelijks overvliegen. Dit betekent een cummulatie van de geluidsoverlast. Dit is absoluut onacceptabel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08408**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onze wijkqebonden bezwaren tegen het Provinciaal Inpassingplan: De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen. Onze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan. Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen. In tegenstelling tot andere bewonersgroepen langs het tracé, hebben de bewoners van onze straat (Geelgors) tot op de dag van vandaag nog geen enkel overleg met, dan wel informatie over uw plannen van uw College mogen ontvangen. Het niet adequaat informeren van ons als bewoners van de Geelgors, maar dit bijvoorbeeld wel te doen bij andere belanghebbenden, is niet alleen in strijd met het gelijkheidsbeginsel maar ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende

documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodemgesteldheid gebied:□Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van□het Schinveld en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende:□• De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te□weten: de "Heerlerheide storing" en de "Feldbis". De "Heerlerheide storing" is volgens□onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste□aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien;□• Ook de "waterhuishouding" in onze omgeving is instabiel. Er is nu al regelmatig sprake□van wateroverlast, vooral in de kern van Schinveld. Om de overlast te beperken is er enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in geheel Schinveld toenemen, hetgeen niet wenselijk vinden.□Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar□de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de□waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving heeft. Dit is eveneens in strijd met□het zorgvuldigheidsbeginsel.□Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de N 274 voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt□gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen□wordt gereden? Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens□onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van□onze woningen wanneer de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden. □
Antwoord:	Ten behoeve van het PIP is de watertoetsprocedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn afspraken gemaakt met de waterbeheerder (waterschap Roer en Overmaas) en is de huidige en toekomstige waterhuishouding uitgewerkt. De resultaten zijn verwerkt in de waterparagraaf van het PIP. Hierin is beschreven hoe met water wordt omgegaan. Uitgangspunt hierbij is dat de BPL geen negatief effect mag hebben op de omgeving en hydrologisch neutraal wordt gerealiseerd. Dit betekend dat langs het gehele traject nieuwe droogvallende bergingssloten en buffervoorzieningen zijn voorzien, waarin minimaal een bui die eens in de 100 jaar voorkomt kan worden geborgen (conform richtlijnen waterschap en nationale richtlijnen.) Vanuit deze voorzieningen kan het water infiltreren of vertraagd worden geledigd naar niet kwetsbaar oppervlaktewater. Hiermee wordt wateroverlast op de omgeving als gevolg van de BPL voorkomen. Naast de waterparagraaf is ook een afwateringsplan opgesteld, waarin alle maatregelen zijn beschreven van de toekomstige waterhuishouding. Daarnaast is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd waarbij door middel van peilbuizen en boringen de bodemopbouw en grondwaterhuishouding in beeld is gebracht. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	1. Het verkeer over de N274 (Weg van Schinveld naar Koningsbosch) te Schinveld neemt toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) Deze toename zal tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars.
Antwoord:	Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat omgebouwd te worden naar turborrotondes. Deze maatregelen worden niet in het Inpassingsplan geregeld, maar in een parallel lopend traject opgepakt. Er wordt bekeken in hoeverre de aanpassingen aan de N274 meegenomen kunnen worden in het aanbestedingstraject van de Buitenring. De aanpassingen zullen gelijktijdig met de aanleg van de Buitenring worden gerealiseerd. Nadat de aanpassingen aan de N274 gereed zijn is Schinveld direct en goed ontsloten op de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Verkeer
Zienswijze:	3. De gemeente Schinveld en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast op vele fronten geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinveld ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande jeugd. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinveld en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinveld bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Ook voor het overige onderschrijven wij uw mening niet dat de gemeente Onderbanken geen enkel voordeel zal hebben bij de aanleg van de Buitenring . Grofweg komt het erop neer dat de Buitenring zal zorgen voor een afname op nagenoeg alle wegen in Onderbanken. Erg positief is bijvoorbeeld, dat de doorgaande noord-zuidverbinding door Schinveld via de Jabeekerstraat-Beekstraat-Kloosterlaan-Bouwbergstraat behoorlijk zal afnemen als gevolg van de Buitenring (afnamen tot 70à 80%).□Ander belangrijk voordeel is het verdwijnen van de sluiproute vanuit Duitsland via de kern Jabeek dat richting de A76 in Schinnen rijdt. Maar ook in de andere kernen in de gemeente Onderbanken wordt het rustiger als gevolg van de Buitenring, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.□ □Gesteld kan dan ook worden, dat de Buitenring ook in Onderbanken voor een behoorlijke afname van het onderliggend gemeentelijk wegennet zal zorgen (met uitzondering van de N274 en de toevoerwegen hiernaartoe vanuit de kern Schinveld, dit vanwege de aanzuigende werking van de Buitenring).□□Ander voordeel van de Buitenring is dat de reistijden op de relaties van/naar Onderbanken bovendien korter worden. Inwoners van Onderbanken zijn als gevolg van de Buitenring bijvoorbeeld straks sneller op de A76 of in Kerkrade en bezoekers/werkenden in de gemeente zijn sneller in Onderbanken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01357-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stevens , Geelgors 4 6451LH te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Conclusies:□1. het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur;□2. het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken;□3. het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur, omdat wij als bewoners van de Geelgors onevenredig worden geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemeen belang;□4. Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;□5. In deze zienswijze hebben wij gemotiveerd aangegeven waarom wij nog steeds van□mening zijn dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid);□6. De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst"□omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als lasten zijn meegenomen. Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst;□7. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van□de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemeen belang van de aanleg van de BPL aangetoond;□8. Het is daarom onredelijk van ons als bewoners van de Geelgors te verlangen dat wij ons□eigen belang daarvoor opzij te zetten.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de

hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In

hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01358-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08418

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bree J.J., Van Hövell tot Westerflierhof 34A 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het gedeelte van de ring van Nuth tot N274 kan het verkeer niet vlot van en naar de ring door de bebouwing langs de ring. De kans op filevorming is groot. Er kan niet wat ruimte gemaakt worden door de allee wat ruimte te geven, dit lost een hele rij problemen op en kan de huidige toestand blijven.
Antwoord:	Op basis van de verkeersprognoses worden geen afwikkelingsproblemen verwacht op (gedeeltes van) de Buitenring. Aangezien de Buitenring zal worden aangelegd als een 2x2-strooksweg is de afwikkelingscapaciteit van deze weg ruim voldoende om de geprognosticeerde heoveelheid verkeer af te wikkelen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01358-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08419**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bree J.J., Van Hövell tot Westerflierhof 34A 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het trace bestaat uit een mengeling van 2x2 en 2x1 rijstroken. Het zou voor het verkeer beter zijn en veiliger om een systeem te hebben. de conclusie is dan dat de hele ring uit 2x1 bestaat. Dan wordt de maximum snelheid 80 km/uur.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ De gehele Buitenring zal worden aangelegd als een 2x2-strooksweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01358-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bree J.J., Van Hövell tot Westerflierhof 34A 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De informatie over het geheel is slecht. In de samenvatting ontwerp inpassing staan dingen die niet waar zijn. De informatiemarkt 2-3 juli was meer een reclame gedoe waar geen details aan bod kwamen wat de zaak niet duidelijker maakt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01358-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Bree J.J., Van Hövell tot Westerflierhof 34A 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Om de zaak beter te evalueren is het beter dat er een depute komt die in staat is om te onderhandelen in het besef dat het depute voor de mensen is en de mensen niet voor de depute.□Wat ik nu ervaar is dat iemand als een stier door de porseleinkast springt wat veel vertraging en moeilijkheden geeft. Wij zijn niet blij met al die aardappelen en dat de natuur niet heilig is.
Antwoord:	Dit onderdeel van uw zienswijze nemen wij voor kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01359-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Maas H.J.M., Karolingenstraat 15 6132GA te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zienswijze Ontwerp-Inpassingsplan: tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur door het niet in de gelegenheid gesteld te worden een onderbouwde zienswijze in te dienen. Op 19 juli is door de Rentmeester Combinatie Limburg (RCL) een brief aan mij verstuurd met als onderwerp Buitenring Parkstad Limburg. Hierin wordt medegedeeld dat het perceel Gemeente Nuth, sectie C, nummer 5085, waar ik mede-eigenaar van ben, nodig is voor de realisatie van de BPL. Nooit eerder ben ik benaderd door deze firma of door de Provincie dat dit perceel nodig is voor de realisatie. Indien ik het niet eens ben, kan ik een zienswijze indienen bij de Provincie. Nu wetende dat ik een direct belanghebbende ben, had ik een zienswijze kunnen indienen want door de Crisis en herstelwet zou dat voor mij onmogelijk zijn. Het is voor mij onmogelijk gezien de omvang van de documenten een onderbouwde zienswijze in te dienen binnen 8 dagen. Het is tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om mij pas op 19 juli 2010 een brief met deze mededeling te versturen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Gelet hierop kan reclamante niet worden gevolgd in haar standpunt dat zij slechts 8 dagen de tijd heeft gehad voor het indienen van een zienswijze. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de Buitenring Parkstad Ontegenzeggelijk is komen vast te staan dat in het bijzonder de regio Parkstad, de komende jaren geconfronteerd wordt met drastisch teruglopende aantallen inwoners en huishoudens. Deze gevolgen manifesteren zich op alle denkbare gebieden; arbeidsmarkt, woningbouw, volkshuisvesting, onderwijs, verkeer en vervoer etc. Voor deze ontwikkelingen mogen wij onze ogen niet sluiten. Krimp biedt naast bedreigingen ook kansen. Het benutten van de kansen is echter afhankelijk van de beleidskeuzes zoals die worden gemaakt. Deze zijn weer in sterke mate afhankelijk van beschikbare financiële middelen. In de stukken wordt nadrukkelijk een relatie gelegd tussen realisering van de buitenring en het benutten van economische kansen etc. De krimp van de bevolking zal zich voor de regio manifesteren in een ernstige stagnatie van de economische ontwikkeling van de regio. Belangrijk is om nu reeds in te spelen op deze ontwikkelingen en daarvoor op genoegzame wijze financiële middelen in te zetten en wel zodanig dat de gevolgen van de krimpende aantallen inwoners voor de regio worden opgevangen door een verdergaande economische structuurversterking. Realisatie van de weg is voorzien uiterlijk 2015. Tegen die tijd zijn de gevolgen van de demografische ontwikkelingen in volle omvang voelbaar en merkbaar in de regio. Op dat moment draagt de weg nog amper meer bij aan het benutten van de economische mogelijkheden binnen de regio en is mosterd na de maaltijd. Logischer zou zijn om de knelpunten binnen het bestaande wegenstelsel nu reeds structureel aan te pakken zodat op de korte termijn de bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd. Inzet van de beschikbare middelen voor een integrale aanpak van de zich aandienende problematiek zou de regio meer kansen bieden om de problemen het hoofd te bieden dan een enkele inzet op infrastructuur. Wat in de voorliggende stukken ontbreekt is dat voor de regio Parkstad een scenario is uitgewerkt waarin wordt uitgegaan van de teruglopende aantal bewoners, gebaseerd op de meest actuele prognoses, en wat de uitkomsten daarvan betekenen voor de oplossing van de knelpunten binnen het wegennetwerk in de regio. De noodzaak en nut van de Buitenring heeft tenslotte de gemeente Brunssum zelf ter discussie gesteld op het moment dat deze gemeente de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein ter plaatse van het Hendrikterrein strijdig heeft geoordeeld met nieuwe voorgestane ontwikkelingen in het betreffende gebied terwijl de ontsluiting van dit aangewezen bedrijventerrein van meet af aan als argument is gehanteerd voor de noodzaak van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan.

Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01360-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08430

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé:□De bestuurlijke voorkeursvariant wordt door uw College ten onrechte als referentiekader gebruikt. Dit omdat het bevoegde gezag nog geen besluit heeft genomen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé en/of gekozen variant.□De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant. Ik heb in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor□niet voldaan aan het motiveringsbeginsel.□Ik ben van oordeel dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatief, zijnde het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor de passage te Brunssum is gekozen voor de variant Brunssum Noord. Gelet op hetgeen in de stukken naar voren is gekomen, is de argumentatie die aan dit besluit ten grondslag ligt, volstrekt onvoldoende en ontoereikend om een zodanig ingrijpend besluit te kunnen dragen.□De keuze voor de variant Brunssum Noord is in enkel geval niet te rijmen met het door u gehanteerde algemene uitgangspunt van een sobere en eenvoudige uitvoering. De zuid-variant voldoet in alle opzichten aan dit beginsel. Zonder dat zulks in voldoende mate wordt verklaard en gemotiveerd, wordt onevenredig veel gewicht toegekend aan de belangen van Afcent en aan het bestuurlijk draagvlak van de gemeente Brunssum en de regio Parkstad.
Antwoord:	In paragraaf 7.4.4 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er gekozen is voor de noordelijke passage van Brunssum. Naast het ontbreken van (bestuurlijk) draagvlak bij de gemeente, de regio, het waterschap en Afcent, hebben de volgende afwegingen meegespeeld bij de keuze voor het noordelijke tracé rond Brunssum:□- de noordelijke passage draagt het meeste bij aan de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé).□- de als gevolg daarvan optredende verbetering in verkeerskundig opzicht en qua leefbaarheid (ontlasting kern Brunssum).□- de verbetering in de ruimtelijke structuur.□- de mogelijkheid om aldus een robuuste verbinding te creëren tussen Brunssummerheide en Schutterspark.□- de aanzienlijke betere mogelijkheden voor economische structuurversterking en toerisme.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08432**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Op geen enkele wijze is op basis van een deugdelijke onderbouwing en motivering inzichtelijk gemaakt op welke wijze de afweging tot stand is gekomen.□De keuze voor de noordelijke variant is temeer onbegrijpelijk gelet op de gevolgen van de keuze:□• Het noordelijk tracé heeft de grootste emissies van stikstofdioxide tot gevolg.□• Het woonmilieu en leefmilieu van de wijken gelegen in de nabijheid van het noordelijk tracé wordt in aanzienlijke mate aangetast door de noodzaak van het aanbrengen van robuuste geluidsschermen. Met name de geluidsschermen leiden tot visuele hinder, en wel ter hoogte van de Randweg Hoensbroek, de van Hövell tot Westervlierhof en bij de woonwijken Kling en Klingbemden . Per saldo scoren de alternatieven (vanwege de mitigerende maatregelen voor geluid) dus toch negatief.□• Het tracé legt een onevenredig ruimtebeslag op POG- en EHS gebied. Het tracé leidt tot een onaanvaardbare barriërewerking en versnippering in het open gebied.□• Het tracé doorsnijdt een gebied met een hoog biotoopontwikkelingspotentiaal□• Het tracé scoort landschappelijk bijzonder slecht vanwege de aantasting van de Merkelbekerbeek en de relatief grote lengte door/langs een ongestoord gebied met hoge landschapswaarde (noord).□Dit klemt temeer aangezien:□• Ook de zuidelijke variant leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid;□• Ook de zuidelijke variant bijdraagt aan de verbetering van de verkeersstructuur binnen de regio Parkstad;□• Ook de zuidelijke variant een positieve bijdrage levert wat het aspect bereikbaarheid economie betreft;□• Ook de zuidelijke variant bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08433**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	MKBA:□Gebleken is dat door er door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nieuwe knelpunten ontstaan in de zin van capaciteitsproblemen op toeleidende wegen en kruispunten van deze wegen met de Buitenring. De oplossing van deze knelpunten is in het MKBA niet meegenomen. Nu tegen de achtergrond van de buitengewoon forse kostenpost de kosten voor□oplossing van de knelpunten op het onderliggende en toeleidende wegennet niet zijn meegenomen, worden de baten van het project steeds twijfelachtiger en dringt de vraag zich steeds manifester op of nog sprake is van een eenvoudige en sobere uitvoering.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08434**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onderbouwing 2x2 rijstroken:□Ik vind het niet te verdedigen dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100km/h wordt afgezet tegenover een tracé met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80km/h. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen ais de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Ik heb dan ook gereden twijfel of een tracé met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80km/h, maar wel ongelijkvloerse kruisingen, niet ook effectief was geweest.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast AWACS.□fn de stukken komt op geen enkele manier naar voren dat rekening is gehouden met de reeds bestaande forse geluidsoverlast voor de woningen gelegen in de start- en landingsroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan deze overlast wordt nu nog toegevoegd het geluid van een vierbaans autoweg. De gevolgen van cumulatie van geluid ter plaatse van de omgeving van mijn woning is onvoldoende onderzocht en beschreven.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08436**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Verkeer
Zienswijze:	Barrièrewerking langzaam verkeer:□De aanleg van de Buitenring vergroot de barrièrewerking en verkleint de mogelijkheden voor diverse vormen van langzaam verkeer (wandel, fiets, ruiter, agrarisch e.d.) voor verschillende doeleinden (recreatief, woon-werk, woonschool, agrarisch etc.)
Antwoord:	In het verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Inpassingsplan zijn oplossingen aangedragen voor de voornaamste knelpunten op het gebied van langzaam verkeerverbindingen. Deze oplossingen zijn opgenomen in het Inpassingsplan. Daar waar nodig is voorzien in een extra langzaam verkeersvoorziening over de BPL. Dit is het geval bij de Rozenstraat bij Vaesrade en bij de Brunssummerstraat bij Amstenrade. Vanuit een sober en doelmatig ontwerpprincipe is het echter niet mogelijk gebleken alle langzaam verkeersverbindingen via een apart kunstwerk te herstellen.□□Het herstellen van de overige langzaam verkeerroutes gebeurt door middel van parallelle verbindingen langs de BPL, waarbij routes gebruik maken van geplande kunstwerken op nabij gelegen locaties. Voorbeelden van parallelle voetpaden zijn te vinden bij 't Groene Wegje richting Merkelbeekstraat en de nieuwe verbinding bij de Hoogenboschweg ten oosten van de BPL als herstelmogelijkheid van de Kattenkoeleweg. De Ubachseweg wordt door middel van een parallelle verbinding verbonden met de N274. Daarnaast is voorzien in enkele parallel lopende veldwegen.□□Bij aansluitingen wordt over het algemeen voorzien in een verkeersveilige oplossing voor de afwikkeling van fietsverkeer. Bij de aansluiting op de Allee is vanwege de grote fietsstroom van schoolgaande jeugd een vrijliggende fietsstructuur aangebracht, waarbij het fietspad de BPL ten westen van de aansluiting kruist.□□In het Hamdal blijft de Vauputsweg een belangrijke oost-west verbinding. De Krichelbergsweg wordt voor langzaam verkeer parallel aan de BPL hersteld. De woningen aan de zuidzijde van de Hamstraat worden geamoveerd en daarom is herstel van de langzaam verkeersroute aan de zuidzijde van de BPL overbodig. Uitzondering hierop vormt de manege aan de Baamstraat. De Baamstraat wordt, in tegenstelling tot de huidige ontsluiting, in oostelijke richting aangesloten op de Hamstraat. In de huidige situatie liggen er bij de Hamstraat verder geen belangrijke verbindingen naar het achterliggende Pferdelandpark die door de komst van de BPL doorsneden worden. De woonwijk de Gracht wordt door middel van een parallelweg aan de infrastructuur van De Locht gekoppeld. Fietsers kunnen ook van deze verbinding gebruik maken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Leefbaarheid:□Met de gekozen variant Brunssum Noord wordt in schrille tegenstelling tot een van de belangrijkste doelstellingen van het plan, verbetering van de leefbaarheid, voor de bewoners in de omgeving van deze variant de leefbaarheid op een onaanvaardbare wijze aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01360-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08438**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ter Huurne-Renkens M.M.A., Schubertstraat 2 6438KR te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bereikbaarheid huisperceel Titus Brandsmastraat 10:□De bereikbaarheid van de achter de boerderij gelegen weilandpercelen zijn tot op heden via de Kling en gemeentelijk gronden bereikbaar. De gemeente Brunssum heeft altijd ingestaan voor de bereikbaarheid van de betreffende huispercelen aangezien deze percelen vanaf de Titus Brandsmastraat vanwege de ter plaatse bestaande hoogteverschillen in het terrein niet voor□landbouwvoertuigen bereikbaar zijn . Met de aanleg van de ringweg zijn de betreffende percelen niet meer bereikbaar.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. □□Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij kunnen niet ontkennen dat de aanleg van de Buitenring zoals thans in het inpassingsplan voorzien gevolgen heeft voor de individuele belangen. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Gedeputeerde staten heffen het recht (een bedrag voor het in behandeling nemen van het verzoek) zoals genoemd in artikel 6.4, derde lid, Wro. Het recht bedraagt € 300,-. Niet tijdig betalen van het recht leidt tot een niet-ontvankelijke aanvraag. De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01361-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08440**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hauben H.C.W., Van Hövell tot Westerflierhof 17 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij de bestrijding van stank en andere overlast veroorzaakt door agrarische bedrijven is een zeer gunstig effect gebleken met name op de luchtkwaliteit en de terugdringing van geluidsoverlast door de toepassing van een driedubbele rij bomen tussen veroorzaker en benadeelde. Dat kan natuurlijk ook bij deze weg.□Ondanks dat er in het ontwerpplan al op verschillende manieren wordt getracht de problemen op het gebied van lucht en geluid terug te dringen, lijkt het mij in deze situatie waarin een aantal huizen extreem dicht bij de weg ligt, zeer gewenst ook de bomenrij als mede-en extra-oplossing toe te passen. Hoe meer hoe beter geldt in dit geval. De fysieke ruimte ervoor is aanwezig.□De hiervoor te gebruiken boomsoort(en) zouden weloverwogen gekozen moeten worden; het liefst in overleg met de bewoners.□Zou het financiële aspect de aanleg van de bomenrijen in de weg staan, dan valt te overwegen de grond die hiervoor nodig is en niet voor de weg/talud wordt gebruikt, aan aanliggende bewoners die hier belang aan hechten de grond te laten verwerven. Zij kunnen deze voorzieningen dan zelf aanbrengen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten zijn eigenaar van het object Hommerterweg 235, kadastraal bekend gemeente Heerlen, sectie T, nummer 34. Met de tervisielegging van het ontwerp PIP is voor de eerste maal de concrete ligging van het tracé inzichtelijk gemaakt: De afstand tussen de woning en de weg zoals nu voorgesteld, is zeer gering. Op de bijgevoegde projectie is de situatie duidelijk in beeld gebracht (bijlage 1). In de diverse documenten, ondermeer het Ontwerp Inpassingsplan noodzakelijk ruimtebeslag t.b.v. wegontwerp (km 2.900 - km 4.650; tekeningnummer 02; versie 1.0), het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hoofdstuk. 6, blz. 60,61) en de toelichting (Toelichting Ontwerpinpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg), wordt het noodzakelijk ruimtebeslag voor de aanleg van de weg en bijbehorende kunstwerken tot diep in de tuin en op de eigendommen van cliënten geprojecteerd- Dit is niet overeenkomstig het ontwerpinpassingsplan zoals dat op www.ruimtelijkeplannen.nl (Buitenring Parkstad, ontwerp 2010-06-10, NL.IMRO.9931.PIP-Buitenring-on01) als bestemmingsplan is in te zien. Cliënten zijn niet in kennis gesteld van het feit dat hun eigendommen benodigd zijn voor de aanleg van de weg.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor de realisering van de Buitenring zijn geen gronden benodigd van indiener. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 6, blz. 60 en 61) wordt aangegeven dat de Buitenring verdiept komt te liggen en dat is gekozen voor steile taluds (2:1) in plaats van taluds met een helling van 1:3, om zo de geluidsoverlast te beperken. Echter afgaand op het divers kaartmateriaal (ondermeer: uitsnede kaart wegontwerp-Amstenrade; blz 60 en uitsnede kaart wegontwerp; blz 82 van deelrapport 9 Omgevingsplan, en tekeningnummer 02 van ontwerp inpassingsplan noodzakelijk ruimtebeslag tbv wegontwerp) is echter sprake van zeer flauwe taluds tot 1:5 die zich tot aan de gevel van de woning en diep in de achtertuin uitstrekken. Verder wordt opgemerkt dat ter plekke geluidwerende voorzieningen zijn vereist (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 6, blz. 61), en dat door toepassing van de steile taluds en de ingesneden ligging kan worden volstaan met een hoogte van 2 meter van de bovenzijde van het talud. Verder wordt opgemerkt (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 7, blz. 83) dat aan de kant van de woningen een grondwal van 2 meter hoog wordt aangelegd op het steile talud van de Buitenring. Echter, uitgaande van de diverse kaartbeelden (ondermeer Bestemmingsplankaart Buitenring Parkstad, ontwerp 2010-06-10, NLIMRO.9931.PIPBuitenring- on01, Deelrapport 10a Akoestisch onderzoek weg verkeerslawaai; bijlage 7; Doelmatige schermen; blz 848) is de geluidwerende voorziening helemaal niet aan de bovenzijde van het talud geplaatst, maar onder aan het talud direct naast de weg en is ook geen grondwal zichtbaar. Ook wordt opgemerkt (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 6, blz. 61) dat de Hommerterweg 2 meter dient te worden opgehoogd, terwijl in het Akoestische onderzoek (Deelrapport 10a Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, hfdst. 4.2.10, blz.73) staat aangegeven dat de BPL verlaagd onder de Hommerterweg wordt aangelegd, maar dat de wijziging van de Hommerterweg enkel bestaat uit de aanleg van een brugdek, en dat er derhalve geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dat nader onderzoek naar de reconstructiemaatregelen niet nodig is. Gelet op het bovenstaande wordt geconstateerd dat in het Ontwerp inpassingsplan, de 1e en 2e aanvulling TN/MER en de onderliggende documenten sprake is van diverse tegenstrijdigheden inzake de aanleg, inrichting en uitvoering van de Buitenring ter plekke van de eigendommen van cliënten. Op grond hiervan moet geconcludeerd worden dat ook de diverse gehanteerde uitgangspunten en berekeningen niet correct zijn.
Antwoord:	Ter hoogte van de Hommerterweg worden steile taluds toegepast (2:1). Het is correct dat aan de westelijke zijde van de Hommerterweg de geluidwerende voorzieningen onder aan het talud zijn geplaatst. Ten oosten van de Hommerterweg staan de geluidwerende voorzieningen boven aan het talud en zijn 2 meter hoog. De Hommerterweg zal echter niet met 2 meter worden verhoogd. De wijziging aan de Hommertweg is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidhinder: Uit het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (Deelrapport 10A) wordt duidelijk dat sprake is van een forse toename van de geluidsoverlast ter plekke van de woning en tuin van cliënten. In het Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Limburg Vaststelling hogere waarden ingevolge artikel 110a van de Wet geluidhinder ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad wordt besloten voor de Hommerterweg 235 een hogere waarde (52 dB) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt dan 62 dB. In beide gevallen is dit 4 dB boven de maximaal te verlenen hogere waarde. De te volgen procedure voor vaststelling van hogere waarden, is een juridische aangelegenheid. Hierdoor kan worden voldaan aan wettelijke voorschriften terwijl de geluidsbelasting toeneemt en het woon- en leefmilieu (tuin/ serre) wordt aangetast. Ook al wordt de binnenwaarde in de woning gewaarborgd, dan nog neemt de geluidsoverlast in de tuin, op het dakterras en bij open deuren en ramen (zomer) aanzienlijk toe. Daarnaast zal deze overlast verder toenemen als gevolg van de groeiende verkeersintensiteiten. Dit gaat ernstige gevolgen hebben voor het woongenot. In het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 6, blz. 61) wordt aangegeven dat de Buitenring verdiept komt te liggen en dat is gekozen voor steile taluds (2:1) in plaats van taluds met een helling van 1:3, om zo de geluidsoverlast te beperken.Echter, afgaand op de kaartbeelden die ter inzage liggen (ondermeer: uitsnede kaart wegontwerp-Amstenrade; blz. 60 en uitsnede kaart wegontwerp; blz. 82 van deelrapport 9 Omgevingsplan, en tekeningnummer 02 van ontwerp inpassingsplan noodzakelijk ruimtebeslag tbv wegontwerp) is sprake van zeer flauwe taluds tot 1:5 die zich tot aan de gevel van de woning en diep in de achtertuin uitstrekken. In de rapporten wordt ook opgemerkt dat ter plekke geluidwerende voorzieningen zijn vereist (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 6, blz. 61), en dat door toepassing van de steile taluds en de ingesneden ligging kan worden volstaan met een hoogte van 2 meter van de bovenzijde van het talud. In het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 7, blz. 83) wordt ook gesteld dat aan de kant van de woningen een grondwal van 2 meter hoog wordt aangelegd op het steile talud van de Buitenring. Echter, uitgaande van de diverse kaartbeelden is de geluidwerende voorziening helemaal niet aan de bovenzijde van het talud geplaatst, maar onder aan het talud direct naast de weg. Bovendien is geen grondwal zichtbaar. Ook wordt in het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 6, blz. 61) opgemerkt dat de Hommerterweg, 2 meter dient te worden opgehoogd, terwijl in het Akoestisch onderzoek (deelrapport 10a Akoestisch Onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 4.2,10, blz. 73) staat aangegeven dat de BPL verlaagd onder de Hommerterweg wordt aangelegd, maar dat de wijziging van de Hommerterweg enkel bestaat uit de aanleg van een brugdek, en dat er derhalve geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en dat nader onderzoek naar de reconstructiemaatregelen niet nodig is. Op bladzijde 73 van het Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A) wordt aangegeven dat de woningen aan de Hommerterweg geen hinder ondervinden van de toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer als gevolg van de aanleg van een brugdek over de BPL De wijziging van de Hommerterweg zou enkel bestaan uit de aanleg van een brugdek. Er zou derhalve geen sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en nader onderzoek naar reconstructiemaatregelen zou niet benodigd zijn. Echter, in het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst. 6, blz. 61) wordt opgemerkt dat de Hommerterweg, 2 meter dient te worden opgehoogd. Dit betekent dat de weg wel degelijk moet worden gereconstrueerd met alle gevolgen voor de geluidsbelasting van dien. Gelet op het bovenstaande wordt geconstateerd dat in het Ontwerp inpassingsplan, en de 1e en 2e aanvulling TN/MER, alsmede in de onderliggende documenten sprake is van diverse tegenstrijdigheden inzake de aanleg, het noodzakelijk ruimtebeslag, de inrichting en de uitvoering van de Buitenring ter plekke van de eigendommen van cliënten. Op grond hiervan moet geconcludeerd worden dat ook de diverse gehanteerde uitgangspunten en berekeningen inzake de geluidsbelasting niet correct zijn. Namens cliënten is een zienswijzengeschrift ingediend in verband met het besluit van GS tot het vaststellen van hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (bijlage 2). In dit zienswijzengeschrift wordt

geconcludeerd dat met het voorgestelde tracé zoals thans opgenomen in het ontwerp-PIP niet wordt ingestemd.

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Bij de woning van reclamant (Hommerterweg 235 te Hoensbroek) is sprake van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde vanwege de BPL. Daarom is onderzocht welke maatregelen financieel doelmatig zijn om aan de (voorkeurs)grenswaarde te voldoen. Met de geluidbeperkende maatregelen uit het besluit tot vaststellen van hogere waarden kan de geluidsbelasting op de gevel van de woning worden verlaagd tot onder de heersende waarde, de overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde kan niet worden weggenomen. Om die reden is voor de woning van reclamant een hogere waarde vastgesteld vanwege het geluid van de BPL. Ter hoogte van de Hommerterweg worden steile taluds toegepast (2:1). Het is correct dat aan de westelijke zijde van de Hommerterweg de geluidwerende voorzieningen onder aan het talud zijn geplaatst. Ten oosten van de Hommerterweg staan de geluidwerende voorzieningen boven aan het talud en zijn 2 meter hoog. De Hommerterweg zal echter niet met 2 meter worden getild. Dit heeft betrekking op de Akerstraat Noord - Allee. Er is dan ook geen sprake van reconstructie. Het Omgevingsplan dient hierop aangepast te worden.Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01362-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 08444

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek

Doelnota: 2e aanvulling MER

Thema: Geluid, lucht en trillingen

Zienswijze: Luchtverontreiniging:Cliënten maken zich grote zorgen over de toename van de luchtverontreiniging in relatie tot hun gezondheid. Bij de uitgangspunten voor fijnstof is onvoldoende rekening gehouden met de zeer nabije ligging van de weg, met de tuin als leefmilieu, alsmede met de toename van het verkeer in de toekomst. Verwezen wordt naar eerdergenoemde tegenstrijdigheden en onduidelijkheden in de gehanteerde uitgangspunten voor inrichting, aanleg en uitvoering.

Antwoord:

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Trillingshinder en lichtverontreiniging: Naast de geluidsoverlast, ontstaat overlast als gevolg van trillingshinder van met name vrachtverkeer, en wordt de duisternis aangetast door de verlichting van het wegverkeer.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aantasting van leefbaarheid in de tuin en uitzicht omgeving: Cliënten hebben een prachtige vrijstaand gelegen en karakteristieke onder architectuur gebouwde woning met een op het zuidwesten gelegen tuin en serre. Het vrije uitzicht op het naastgelegen perceel met zijn groene karakter dreigt ernstig te worden aangetast op het moment dat hier op korte afstand een weg met kunstwerken wordt aangelegd (zie foto 1). Het directe vrije en groene uitzicht vanuit de woning, (begane grond, serre, verdiepingen en dakterras) en vanuit de tuin gaat verloren. Het woongenot wordt verder teniet gedaan door de geluidsoverlast en luchtverontreiniging in de tuin. Het op een normale toon voeren van een gesprek bij verblijf in de tuin of met geopende tuindeuren behoort dan tot het verleden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08447**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Schade en overlast door bouwwerkzaamheden: Ter plekke komt de weg verdiept te liggen op zeer korte afstand van de woning. Het betreft hier een karakteristiek pand dat door cliënten met behoud van de authentieke uitstraling is gerenoveerd en van alle moderne gemakken voorzien. Cliënten hebben hier fors in geïnvesteerd. In de diverse documenten (ondermeer: uitsnede kaart wegontwerp- Amstenrade; blz. 60 en uitsnede kaart wegontwerp; blz. 82 van deelrapport 9 Omgevingsplan, en tekeningnummer 02 van ontwerp inpassingsplan noodzakelijk ruimtebeslag t.b.v. wegontwerp) wordt het ruimtebeslag voor het benodigde talud van de weg tot op de eigendommen van cliënten getekend. Dit zou betekenen dat een deel van de tuin zal moeten worden vergraven. Cliënten zijn op geen enkele wijze hierover geïnformeerd of benaderd, en gaan hier ook zeker niet mee akkoord. Sterker nog, de provincie heeft per brief d.d. 21 november 2008 medegedeeld dat geen eigendom benodigd zou zijn. Cliënten vrezen bovendien dat door de geplande verdiepte aanleg forse schade zal optreden als gevolg van verzakkingen, veranderingen in het grondwatersysteem en scheurvorming door heiwerkzaamheden. Gelet op de geplande omvangrijke maatregelen is de vrees voor het verzakken van de woning en grote schade reëel. Tevens wordt tijdens de aanleg een lange periode voorzien van ernstige overlast door geluid, trillingen, licht, verontreiniging, transportbewegingen, enzovoort.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voor de realisering van de Buitenring zijn geen gronden benodigd. De onderliggende rapporten worden aangepast.. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08448**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering van grond en opstallen:□De waarde van de eigendommen komt onder grote druk te staan, gevreesd moet worden dat de grond en woning onverkoopbaar worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Conclusie: Met het tracé van de Buitenring zoals thans opgenomen in het ontwerp-PIP kan niet worden ingestemd. De situering van de weg op een dergelijk korte afstand van de woning Hommerterweg 235 zoals aangegeven in het ontwerp-PIP, leidt tot een onaanvaardbare woon- en leefsituatie. Ondanks bron- en overdrachtsmaatregelen kan geen aanvaardbare geluidssituatie worden gegarandeerd. Door de geluidsoverlast, lucht- en lichtverontreiniging is er sprake van een onaanvaardbare aantasting van leefbaarheid, woonkwaliteit en woongenot, gezondheidsrisico`s alsmede een aanzienlijke waardedaling van het pand. Uit het voorliggende inpassingsplan kan duidelijk worden opgemaakt dat op perceelsniveau geen afweging heeft plaatsgehad. Duidelijk blijkt dat geen rekening is gehouden met de individuele belangen van cliënten. Ten einde tegemoet te komen aan deze bezwaren, dient een op maat gesneden oplossing te worden gecreëerd. In het kader van de vereiste zorgvuldigheid is het reëel om te bezien of, en zo ja, welke alternatieve oplossingsrichtingen voor alle partijen bevredigend zijn. De heer en mevrouw Leistra hebben mondeling in het overleg met de provincie Limburg op 17 oktober 2007 en schriftelijk, brieven d.d. 25 september 2006, d.d 10 juli 2008, en d.d. 29 oktober 2008 reeds verzocht om met de provincie in overleg en onderhandeling te treden over aankoop dan wel een vervangende woonlocatie. Uit de gesprekken die cliënten met uw provinciale medewerkers hebben gevoerd, valt af te leiden dat de beschikbare financiële middelen een belangrijkere rol lijken te spelen dan het garanderen van een goed woon- en leefklimaat voor gedupeerden en het zorg dragen voor bevredigende alternatieve oplossingen. Indien aan het vorenstaande niet kan worden voldaan, verzoeken wij over te gaan tot gewijzigde vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan in die zin dat: 1. gekozen wordt voor een alternatief tracé nu een verantwoord woon- en leefmilieu niet kan worden gegarandeerd; 2. het tracé van de Buitenring zodanig wordt aangepast dat de ligging van de weg geen enkele nadelige invloed heeft op het woon- en leefgenot en de waarde van gronden en woning aan de Hommerterweg 235; 3. de gronden en woning van cliënten buiten de begrenzing van het provinciaal inpassingsplan worden gesitueerd Mochten de plannen in ongewijzigde vorm doorgang vinden, dan zijn cliënten genoodzaakt, zodra de omstandigheden daartoe mogelijkheden bieden, een verzoek om vergoeding van alle geleden schade in te dienen. Daarbij denken zij aan het indienen van een verzoek om planschadevergoeding en een verzoek om vergoeding van schade in verband met nadeelcompensatie. Tevens verzoeken wij u namens cliënten over te gaan tot vergoeding van de kosten die verband houden met de inschakeling van juridische en deskundige bijstand in verband met de procedures inzake het Inpassingsplan Buitenring Parkstad en de 1e en 2e aanvulling MER.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in

acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht.□□Conform de wet worden de gemaakte kosten voor het indienen van een zienswijze niet vergoed□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01362-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 08450

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Toepassing Wet geluidhinder (Wgh):□Bij aanleg of reconstructie van een weg moet, ingevolge artikel 76 juncto 82 van de Wet geluidhinder (Wgh) de hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeursgrenswaarde) in acht worden genomen. Deze bedraagt in gevolge artikel 76 juncto 82 Wgh 48 dB (decibel). Omdat de Buitenring wordt aangelegd als autoweg met een maximum snelheid van 100 km/uur, is sprake van buitenstedelijk gebied volgens artikel 1 Wgh en mag de maximaal te verlenen hogere waarde 58 dB bedragen.□In het Ontwerpbesluit van Gedeputeerde Staten van Limburg Vaststelling hogere waarden ingevolge artikel 110a van de Wet geluidhinder ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad wordt besloten voor de Hommerterweg 235 een hogere waarde (52 dB) voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vast te stellen.□De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt dan 62 dB, dit is 4 dB boven de maximaal te□verlenen hogere waarde.□In het Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het□Inpassingsplan Buitenring Parkstad wordt in bijlage 2 (blz. 325) zichtbaar dat zonder bron- of overdrachtsmaatregelen de geluidsbelasting toeneemt tot maximaal 60 dB□Een hogere waarde heeft betrekking op de geluidsbelasting op de gevels van woningen.□Daarnaast voorziet de Wgh in een specifieke regeling voor het geluidsniveau in woningen□waarvoor een hogere waarde is vastgesteld, de binnenwaarde. Aangegeven is dat GS□garant staan voor het treffen van isolatiemaatregelen aan de woningen ten einde te bevorderen dat het vereiste binnenniveau wordt bereikt.
Antwoord:	Voor de woning van de reclamant (Hommerterweg 235 te Hoensbroek) is inderdaad een hogere waarde van 52 dB(A) vastgesteld. Op grond van artikel 110f, eerste en derde lid, Wet Geluidhinder moet voor een woning waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld tevens onderzoek worden gedaan naar de zo te noemen gecumuleerde geluidsbelasting. Dit onderzoek heeft betrekking op de geluidsbelasting vanwege de ligging van de woning in de zones van meerdere geluidsbronnen of te wel de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. Tot vaststelling van een hogere waarde kan, ingevolge artikel 110a, zesde lid Wet Geluidhinder alleen worden overgegaan indien de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar het oordeel van Gedeputeerde Staten onaanvaardbare geluidbelasting. De Gedeputeerde Staten is van mening dat de gecumuleerde geluidbelasting van 61 dB voor de betreffende locatie aanvaardbaar is. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cumulatie:□Tot vaststelling van een hogere waarde kan, ingevolge artikel 110a, zesde lid Wgh alleen□worden overgegaan indien de gecumuleerde geluidbelasting niet leidt tot een naar het oordeel van GS onaanvaardbare geluidsbelasting. Echter, in het ontwerpbesluit□vaststelling hogere waarden ingevolge artikel 110a van de Wg t.b.v. het inpassingsplan□Buitenring Parkstad Limburg wordt dit op blz 7 uitgelegd als "Bij een beperkt aantal woningen waarvooreen hogere waarde vanwege de Buitenring wordt vastgesteld, is de gecumuleerde geluidsbelasting aanzienlijk hoger dan de te verlenen hogere waarde.□Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het onderliggende wegennet". Vervolgens wordt□gesteld dat de provincie geen bevoegdheden heeft om deze geluidsbelasting te beperken□aangezien zij geen beheerder is van het onderliggende wegennet en dus ook geen geluidsreducerende maatregelen kan uitvoeren.□Verder stelt zij dat de bijdrage van de Buitenring aan de gecumuleerde geluidsbelasting□minimaal is. Een nadere onderbouwing van dit argument ontbreekt, nog afgezien van het feit dat iedere bijdrage voor cliënten nadelig is. Het op deze wijze motiveren dat een hogere gecumuleerde geluidsbelasting aanvaardbaar moet worden geacht, is wettelijk gezien volstrekt ontoereikend, maar getuigt bovenal niet van een zorgvuldige belangenafweging.
Antwoord:	Voor die locaties waarvoor geldt dat er een hogere waarde vastgesteld wordt en de gecumuleerde geluidsbelasting aanzienlijk hoger is dan de te verlenen hogere waarde, geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting in de huidige situatie (zonder inpassing BPL) tevens hoog is. De inpassing van de BPL heeft voor deze locaties over het algemeen een minimale bijdrage aan de gecumuleerde geluidbelasting. In het geval van de woning van reclamant (Hommerterweg 235 te Hoensbroek) zal bij inpassing van de BPL zelfs de bijdrage ten gevolge van het wegverkeer afnemen. De hogere gecumuleerde geluidsbelasting, die woningen op deze locatie thans ondervinden door de overige geluidbronnen, wordt dus door de inpassing van de BPL verlaagd. Om die reden achten wij de gecumuleerde geluidsbelasting ook bij de woning van reclamant niet onaanvaardbaar.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Toename geluidsoverlast: De te volgen procedure voor vaststelling van hogere waarden, is een juridische aangelegenheid. Hierdoor kan worden voldaan aan wettelijke voorschriften terwijl de geluidsbelasting toeneemt en het woon- en leefmilieu (tuin/ serre) wordt aangetast. Ook al wordt de binnenwaarde in de woning gewaarborgd, dan nog neemt de geluidsoverlast in de tuin aanzienlijk toe. Daarnaast zal deze overlast alleen maar toenemen als gevolg van de groeiende verkeersintensiteiten. Dit gaat ernstige gevolgen hebben voor het woongenot.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op grond van het hiervoor gestelde kan het volgende worden geconcludeerd:□1. de uitgangspunten op grond waarvan berekeningen zijn uitgevoerd en op basis□waarvan het besluit tot vaststelling van hogere waarden is genomen, zijn tegenstrijdig, niet juist en onvoldoende inzichtelijk gemaakt;□2. ondanks bron- en overdrachtsmaatregelen kan geen aanvaardbare geluidssituatie worden gegarandeerd;□3. met het vaststellen van hogere waarden en het treffen van gevelmaatregelen om het□voorgeschreven binnenniveau te bereiken, wordt dan ook niet ingestemd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Op grond van de hiervoor gegeven antwoorden worden de conclusies van reclamant niet onderschreven. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven:In het kader van de vereiste zorgvuldigheid is het reëel om te bezien of, en zo ja, welke alternatieve oplossingsrichtingen voor alle partijen bevredigend zijn.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01362-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leistra F.T., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek Leistra-Rozenboom D.P.H., Hommerterweg 235 6431EV te Hoensbroek
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De heer en mevrouw Leistra hebben de provincie tijdens overleg, alsmede schriftelijk, brieven d.d 25 september 2006, d.d. 10 juli 2008, en d.d. 29 oktober 2008 reeds verzocht om in overleg en onderhandeling te treden over aankoop danwef een vervangende woonlocatie. Uit de gesprekken die cliënten met uw provinciale medewerkers hebben gevoerd valt af te leiden dat de beschikbare financiële middelen een belangrijkere rol lijken te spelen dan het garanderen van een goed woon- en leefklimaat voor gedupeerden en het zorg dragen voor bevredigende alternatieve oplossingen. Indien aan het vorenstaande niet kan worden voldaan, verzoeken wij over te gaan tot intrekking van het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden en een gewijzigde vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan in die zin dat: 1. gekozen wordt voor een alternatief tracé nu een verantwoord woon- en leefmilieu niet kan worden gegarandeerd; 2. het tracé van de Buitenring zodanig wordt aangepast dat de ligging van de weg geen enkele nadelige invloed heeft op het woon- en leefgenot en de waarde van gronden en woning aan de Hommerterweg 235; 3. de gronden en woning van cliënten buiten de begrenzing van het provinciaal inpassingsplan worden gesitueerd; Mochten de plannen in ongewijzigde vorm doorgang vinden, dan zijn cliënten genoodzaakt, zodra de omstandigheden daartoe mogelijkheden bieden, een verzoek om vergoeding van alle geleden schade in te dienen. Zij denken daarbij aan het indienen van een verzoek om planschadevergoeding en een verzoek om vergoeding van schade op basis van nadeelcompensatie. Tevens verzoeken wij u namens cliënten over te gaan tot vergoeding van de kosten die verband houden met de inschakeling van juridische en deskundige bijstand in verband met de procedures tot vaststelling van hogere waarden. Indien daartoe gelegenheid wordt geboden, wordt graag gebruik gemaakt van de mogelijkheid om het onderhavige zienswijzengeschrift mondeling nader toe te lichten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In beginsel worden alleen onroerende zaken gelegen binnen de grenzen van het Inpassingsplan aangekocht. Uw eigendom wordt derhalve niet aangekocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelissen J., Hegge 106 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelissen J., Hegge 106 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en

omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01363-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Zelissen J., Hegge 106 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.M. ., Calbertsweg 121 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingen derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005).□In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk:□- Jeugrubbebos (EHS)□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **01364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.M. ., Calbertsweg 121 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf ai in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.M. ., Calbertsweg 121 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2, afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeing komen en daarmee onze gezondeheidsrisicos verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.M. ., Calbertsweg 121 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01364-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.M. ., Calbertsweg 121 6465CC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt:□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Birgitta- Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht.□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliënt stelt dat het alternatief via de Tunnelweg geschikter is dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing, Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast: Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de beslaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stres-shormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dal GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voor keur s waarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie, GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Cliënt stet verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Harnstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed, Beperking woongebruik/ waardeverminderin.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08480**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning:□De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden.□Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Heel dicht bij de de tuin van cliënt is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënt door de situering van de eluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast.□Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig builen zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat slaan de hierboven reeds aangehaalde negatieve□gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkl in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09416**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de provincie hiertoe niet overgaan dan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze eennoodzakelijke voorwaarde is hiervoor.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09435**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09449**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni jl., wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als□moties voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste. □
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.□□In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. □□Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging: Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09587**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienwijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09596**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten:In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienwijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Voorstel: de zienwijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding: in het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het rapport "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbetert. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur: GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wwegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid:□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`. □
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken:□bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht. □
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01365-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap, M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter

beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08473**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	U hebt als College vanaf 17 juni het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u bewust dit met het weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Dit gezegd hebbende, wil ik hierna in algemene zin op het inpassingsplan reageren, dan zal ik meer specifiek ingaan op het plan, eerst in hoofdlijnen en dan in details. Vervolgens wil ik nader ingaan op het rapport van Ecorijs, dus op het nut en de noodzaak van de weg. Tenslotte zal ik aangeven waarom ik door deze weg gedupeerd ben en in mijn belangen geschaad wordt. Van een overheid mag je verwachten dat zij voor- en tegenstanders aan het woord laat bij informatie naar burgers over een project als de Buitenring. De inspraak van burgers is beperkt gebleven tot het indienen van zienswijzen omdat concrete beleidsbeslissingen waartegen bezwaar en beroep mogelijk is. De Buitenring Parkstad procedure tot nu toe voldoet ook dan op geen enkele wijze aan hetgeen de commissie Elverding voorstaat en hetgeen door de regering zelf toch ook onderschreven wordt. Het toevoegen van een project als de Buitenring Parkstad aan de lijst van projecten waarop de Crisis en Herstelwet van toepassing zal zijn, is dan ook een beloning voor een slechte voorbereiding van bestuurders die geen oor hebben voor meedenkende burgers. Het zal u niet vreemd in de oren klinken als ik, zijnde direct belanghebbenden, de gang naar de Raad van State niet zal vrezen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Alle benodigde stukken hebben gedurende de wettelijk voorgeschreven termjin ter inzage gelegen. Daarnaast is belangstellenden de mogelijkheid geboden op 2 en 3 juli 2010 informatiemarkten te bezoeken om informatie in te winnen en eventuele vragen te stellen. Wij zijn dan ook van mening dat wij voldoende informatie hebben verstrekt en voldoende mogelijkheid tot inspraak hebben geboden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor mij staat vast dat de Buitenring Parkstad er niet moet en ook niet zal komen omdat Nut en Noodzaak ontbreken en bovendien aantoonbaar de weg verkeertechnisch gezien überhaupt niet nodig is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De (provinciale) overheid is onbetrouwbaar: U bent ruim tien jaar geleden een verkeerde weg ingeslagen en u blijft halsstarrig letterlijk en figuurlijk vast houden aan de gekozen route en verdwaalt langzamerhand in een woud van onderzoeken en nota`s. Het idee van een betere aansluiting van de oostkant van het huidige Parkstad leeft al enkele decennia. Vele malen werd erover gesproken en even zo vele malen ging het idee weer van tafel. Als betrokken burger ben je een aantal keren blij dat je verlost bent van deze plannen, maar dan ineens is het plan, het idee er weer. De burger is in dit dossier overgeleverd aan de grillen van de overheden. Dat is al mijn eerste punt van kritiek: de overheid is absoluut in dit dossier niet te vertrouwen.
Antwoord:	Wij nemen kennis van uw standpunt. Zoals hierboven uiteengezet is naar ons oordeel sprake van een zorgvuldige besluitvorming. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer aan de orde. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Omstreeks die tijd werden ook de eerste woningen opgeleverd. In de jaren daarna steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op. Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. De wijk is dan net af. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt. Hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum is dan de vraag. Is hier sprake van geheugenverlies of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kun je niet meer op de overheid vertrouwen.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. De Mercommissie geeft echter in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2009 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen. Ondertussen heeft de Provincie iedereen willen doen geloven dat nut en noodzaak a) lang waren aangetoond. Als de Provincie absoluut die mening was toegedaan, dan had Ecorijs niet de opdracht gekregen om hier een rapport voor op te stellen. Dit is zeer onzorgvuldig handelen en communiceren. Over het rapport van Ecorijs kom ik nog te spreken. Mijn stelling wordt nog eens onderstreept doordat de Provincie bij het ontwerpinpassingsplan de Mer-commissie niet meer wenst in te schakelen. Dit kan nu, omdat de Crisis- en herstelwet dit mogelijk maakt. Een gerenommeerd adviesorgaan, dat wel eens lastig is voor overheidsorganen wordt zo ter zijde geschoven. Een onprettig déja vu. In Parkstad - vooral in Brunssum en Onderbanken - hebben burgers dit eerder meegemaakt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08489**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Met de wet Nimby als onderlegger werd even 6 ha bos gekapt. Een Provinciale verordening werd door de hogere overheid ook nog even ter zijde geschoven en nu gaat die zelfde Provinciale overheid een zelfde handelwijze aan de dag leggen. Als de Nederlandse rechter dit niet corrigeert, dan bestaat onze rechtsstaat niet meer. Dan werkt blijkbaar wel de politieke lobby van bepaalde partijen, maar dezelfde politiek lobby doet hiermee de rechtstaat geweld aan. Die oude politiek is onlangs niet voor niets flink afgestraft. Deze handelwijze getuigt van weinig zelfrespect maar ook van een weinig respectvolle benadering van de burger. Ook al is iets formeel mogelijk dan nog hoefje er geen gebruik van te maken. Als overheidsorgaan zou je vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid juist wel het advies en het oordeel van de Mer commissie willen weten.
Antwoord:	Uw standpunt nemen wij voor kennisgeving aan. Zoals hierboven uiteengezet is het besluit zorgvuldig en met inachtneming van de geldende wet- en regelgeving voorbereid. Belanghebbenden is voldoende mogelijkheid tot inspraak geboden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Eenzelfde onzorgvuldigheid heeft de Provincie aan de dag gelegd als het gaat om de keuze van de corridor. Herhaaldelijk heeft de Provincie aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Ik citeer: blz. 27 Inpassingsplan "MER fase 1: Het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal." Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest. Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn: □1. Eind jaren 90 van de vorige eeuw is gewezen op een ander zoekgebied: Komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274., Dat is de N580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. Vanaf dat punt had dan een oplossing moeten komen om het tracé te vervolgen, als dat al nodig was. Het vervolg van de route zou dan toch□anders moeten zijn en niet de Brunssummer Heide zo ingrijpend te belasten. De bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad was ook hiermee opgelost. Echter de provincie zelf heeft dit zoekgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. Missie geslaagd voor de provincie. □2. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt weer een oplossing moet komen om het tracé te volgen, als dat nodig is. (Zie 1).
Antwoord:	Zie beantwoording subzienswijze 08491.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De (provinciale) overheid motiveert haar plannen onvoldoende en warrig. Hiervoor gaf ik al aan, dat het Buitenringtracé niet is onderbouwd. Er is gewoon voor gekozen, waarbij andere mogelijke ruimtelijke invullingen aan de kant zijn geschoven. Als ik het proces in ogenschouw neem, dan hebben Parkstad en de Provincie het over 3 problemen in 1999: 1) de bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad is niet goed;2) de doorstroming intern moet beter;3) de leefbaarheid binnenstedelijk staat onder druk.Vanaf bladzijde 10 van het Inpassingsplan geeft de provincie aan wat de analyse is anno 2010, wat het hoofddoel is van de Buitenring en de daarvan afgeleide subdoelen. De analyse zal ik nog bespreken.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het hoofddoel is nu het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad gemeentes. Het middel om dat doel te bereiken is de verbetering van de ontsluitingsstructuur. Met die verbeterde ontsluiting wordt ook de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeterd. Het wordt geformuleerd als een soort bijvangst. Als je de ontsluitingsstructuur verbetert, dan verbeter je ook de bereikbaarheid. Als je de bereikbaarheid verbetert dan heb je de ontsluiting verbeterd. Kortom: verbetering van de ontsluitingsstructuur is bijna synoniem aan het verbeteren van een bereikbaarheid. Dan blijven over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hoe het met beide aspecten is gesteld in het binnenstedelijke deel van Parkstad is niet echt in kaart gebracht. Een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is. Dan blijft dus alleen het hoofddoel over. De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste. Dit plan is het hoofddoel. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dan de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere hieronder aangehaalde subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het hoofddoel wordt uitgewerkt in een aantal subdoelen: □1. Verbetering van de verkeersstructuur;□2. Verbetering van de interne bereikbaarheid;□3. Verbetering van de externe bereikbaarheid;□4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid;□5. Verbetering van de verkeersveiligheid;□6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat;□7. Versterken van de toeristische/ recreatieve sector.□Afgezien van het feit dat ook hier weer middel en doel door elkaar lopen, wordt nu de bereikbaarheid uitgesplitst in interne bereikbaarheid (binnen Parkstad) en de externe bereikbaarheid (van en naar Parkstad). Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Ging het voorheen vooral om de bereikbaarheid van de oostkant, nu gaat het om heel Parkstad, maar op andere plekken wordt weer alleen de oostkant genoemd. Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - een totaal ander verhaal er ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Allerlei nieuwe problemen worden geconstateerd maar niet onderbouwd en in het verlengde daarvan komen er nieuwe doelstellingen om de hoek kijken. Maar de oplossing is en blijft: de Buitenring. Niet onderbouwd, maar een keuze! Veel beweringen, aannames en veronderstellingen. Het komt erop neer, dat de Buitenring er moet komen en de problemen er met de haren worden bijgesleept. Een heel raar verlopen(d) proces. Daarmee is onduidelijk - nu er doelstellingen bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan.
Antwoord:	Zie beantwoording subzienswijze 08517□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het totale proces is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hieronder zat ik ingaan op de 7 punten die het U Inpassingsplan noemt:□1. Onder punt l komt u tot een vreemde constatering. De verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken. Hierdoor komt regionaal verkeer en lange afstandsverkeer over wegen die er niet geschikt voor zijn. Deze constatering wordt nergens onderbouwd. Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. U noemt ze herhaaldelijk zelf in het plan en de onderliggende stukken. Dus als iemand van Nuth naar Brunssum wil, dan gaat dat via de N298. Wil iemand van Brunssum naar Landgraaf dan gaat dat veelal via de Bodempleinroute en de N299. Je kunt zelfs op allerlei manieren van de ene plek in Parkstad naar de andere plek gaan. De gekozen variant van de verkeersdeelnemer is weer afhankelijk van de precieze bestemming, de precieze woonplek en de keuze van de automobilist zelf. Iemand uit Hoensbroek die naar het ziekenhuis Atrium moet, kan via de N581 naar de N281 rijden, maar kan ook via de N298, de A76 en de N281 rijden. Dat is op meer plaatsen zo in Nederland. Als ik van Lunteren naar Renkum rijd, dan kan dat voor een groot deel via de autowegen, maar ik kan ook via Wolfheze of Bennekom rijden. Als dat ook een diffuse verkeersstructuur is, dan is Nederland ervan vergeven! Deze interne verplaatsingen zullen slechts voor een zeer klein deel veranderen door de aanleg van de Buitenring. De Provincie heeft daar één oplossing voor en dat is de mensen dwingen om de Buitenring te nemen. U werpt dus zelf barrières op. U stelt zelf bijvoorbeeld in het plan voor om de Rimburgerweg halverwege af te sluiten, waardoor u het verkeer dwingt om de Buitenring te gebruiken dan wel te blijven vervolgen. Dit doet u op meerdere plekken. Kortom: u legt de Buitenring aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de al genoemde N-wegen en daar is niets mis mee. Regionaal verkeer: Wil iemand van Sittard naar Brunssum, dan kan dat op verschillende manieren. De een zal de Middenweg pakken en bij Doenrade afslaan richting Onderbanken/Brunssum (via de N580). Dan zal de bestemming bijvoorbeeld Brunssum-Noord zijn. Je kunt ook door rijden via de N297. Dan kom je uit in Brunssum-West en ben je via de Bodempleinroute in een vloek en een zucht in Brunssum-Zuid en Brunssum-Centrum. Wil je van Maastricht naar Brunssum of andersom, dan loopt dat veelal via de N298, de A76, de A2 of via de N298 en de A79. Twee mogelijk trajecten. Als dat onder een diffuse structuur wordt verstaan en deze regionale wegen geen stroomwegen zijn, dan moet u de hele regio Zuid-Limburg op de schop nemen en gaan herinrichten. Je hebt dus ook hier verschillende mogelijkheden om van buiten Parkstad een bestemming binnen Parkstad te bereiken.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze

infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

Op sommige plaatsen, zoals op de Rimburgerweg, is in de plannen een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter waarborging van de leefbaarheid en/of de natuurwaarden.□□De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum en van Maastricht naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur buiten Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Hetzelfde geldt voor de routes A76, de A2 en de A79 vanuit Maastricht richting Parkstad. Routes die echter niet ingericht zijn op dit doorgaand regionaal verkeer zijn de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum (De N274 als onderdeel van de genoemde Bodempleinroute). Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nationaal en internationaal verkeer: Wat het externe verkeer van buiten de regio betreft, breng ik even nog het volgende in herinnering. Tot voor kort lag de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Born via de N297, de B. 56 neu (zie algemeen gedeelte). Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten. Onder punt 2 heeft u het over de interne bereikbaarheid. Het verkeer binnen Parkstad vindt zijn weg wel. (zie mijn commentaar onder 1). Als er problemen zijn, dan moet je die intern oplossen. De afgelopen jaren is al veel verbeterd. De interne doorstroming van het verkeer en de interne bereikbaarheid is aangepakt door bijvoorbeeld in Brunssum de Bodempleinroute te verbeteren en in Heerlen bijvoorbeeld de Herenweg aan te pakken. Dat is in de afgelopen 10-15 jaren gebeurd. Ook de aanleg van de Binnenring is er om de interne doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. De Buitenring kan daar slechts een marginale rol inspelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, wat ik overigens betwijfel, dan zal in de stedelijke delen, kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat los je niet op met een ring maar door andere maatregelen: verbeteren van het openbaar vervoer, het opzetten van ervoersarrangementen, bevordering fietsverkeer, carpoolplaatsen, rotondes, afstemming verkeerslichten enz. Door de krimpende bevolking moet de overheid ook kijken wat niet meer nodig is: welke gebouwen, huizen kun je slopen. Misschien ligt daar ook een deel van de oplossing. De ladder van Verdaas is richtinggevend bij de oplossing van deze mogelijke problemen. Ik zie dit niet terug bij het zoeken van de juiste oplossing van geconstateerde problemen, als die analyse al juist is. In geen enkel stuk vind ik het volgen van dit denkmodel terug. Ook uw eigen beleid past u niet toe. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan noemt u de 3 B`s: Benutten, Bijsturen en beïnvloeden en Bouwen. Dit zou de volgorde moeten zijn; in ieder geval in het afwegingsproces een rol moeten spelen. Helaas nergens te ontdekken. Op blz. 76 van het Inpassingsplan haalt u dit beleid wel aan, maar u handelt er niet naar. Onder 3 hebt u het dan over de externe bereikbaarheid. Wat de externe bereikbaarheid betreft het volgende. Een groot deel van Parkstad is al via de autoweg te bereiken. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. (Zie hiervoor: 2). Op Duits grondgebied is deze weg afwisselend twee en drie baans. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou je op zijn minst verwachten dat dit traject wordt opgewaardeerd. Dat scheelt heel wat kilometers als het om het Noord-Zuid Verkeer gaat. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn (zie verder onder punt 6).
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.

In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01366-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 08672

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	U geeft onder 3 ook aan, dat vanaf de oostkant van Parkstad de A76 moeilijk te bereiken is. Gemakshalve vertaal ik de oostzijde met Landgraaf, Brunssum en Onderbanken. Is het bereiken van de A76 een motief om naar het noorden te gaan, dan geldt bovenbeschreven route. Is het motief om richting de A76 te gaan om naar België of Maastricht te reizen, dan zal de route daadwerkelijk via enkele regionale wegen moeten gaan, zoals de N299, de N274, N298 en de Bodempleinroute. Vanuit Landgraaf zal de reistijd ongeveer 20 minuten zijn. Als de reistijd met 30 procent afneemt, dan scheelt dat voor Landgraaf 6 minuten. Voor Brunssum is de reistijd ongeveer 5-6 minuten. Dat zou dus 1.5-2 minuten schelen. De analyse die gemaakt zou moeten worden is of de oriëntatie van het verkeer meer Noord Zuid is dan wel Oost West. Let wel het gaat hier om verkeer dat vanuit Parkstad een bestemming zoekt binnen de regio Zuid-Limburg of daarbuiten: dat is slechts 30% van het totale aantal verkeersbewegingen, waarvan één deel zich naar het noorden begeeft of er vandaan komt en een ander deel naar het westen dan wel naar het zuiden zich wil verplaatsen of er vandaan komt. Onder 4 geeft u aan, dat de hele verkeersstructuur de leefbaarheid negatief beïnvloedt:□luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking. De verplaatsingen binnen Parkstad vinden voor een groot deel plaats met de auto. Dat heeft niets te maken met de verkeersstructuur, maar dat heeft alles te maken met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor (dus toch verkeersstructuur), een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. U wilt dus de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen. U hebt niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Voeg daarbij het feit dat grote delen van Brunssum en Onderbanken, maar ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, nu al veel last hebben van het lawaai van de AWACS, dan kunt u het niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen hebben al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. U verschuift dus de overlast: de Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit. Tevens zorgt u ervoor dat anderen nog eens dubbel belast worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet. Kortom: op de analyse onder punt 4 jaar valt heel wat af te dwingen. Er blijft bijna niets van over.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. In het verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het Inpassingsplan zijn oplossingen aangedragen voor de voornaamste knelpunten op het gebied van langzaam verkeerverbindingen. Deze oplossingen zijn opgenomen in het Inpassingsplan. Daar waar nodig is voorzien in een extra langzaam verkeersvoorziening over de BPL. Vanuit een sober en doelmatig ontwerpprincipe is het echter niet mogelijk gebleken alle langzaam verkeersverbindingen via een apart kunstwerk te herstellen. Het herstellen van de overige langzaam verkeerroutes gebeurt door middel van parallelle verbindingen langs de BPL, waarbij routes gebruik maken van geplande kunstwerken op nabij gelegen locaties. Voorbeelden van parallelle voetpaden zijn te vinden bij ’t Groene Wegje richting Merkelbeekstraat en de nieuwe verbinding bij de Hoogenboschweg ten oosten van de BPL als herstelmogelijkheid van de Kattenkoeleweg. De Ubachseweg wordt door middel van een parallelle verbinding verbonden met de N274. Daarnaast is voorzien in enkele parallel lopende veldwegen. Bij aansluitingen wordt over het algemeen voorzien in een verkeersveilige oplossing voor de afwikkeling van fietsverkeer. Bij de aansluiting op de Allee is vanwege de grote fietsstroom van schoolgaande jeugd een vrijliggende fietsstructuur aangebracht, waarbij het fietspad de BPL ten westen van de aansluiting kruist. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onder punt 5 beweert u nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing. Ik kan u vertellen, dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onder 6 geeft u aan dat de verkeersstructuur de verdere economische ontwikkeling van Parkstad belemmert. Als initiatiefnemer van het plan zul je dan toch wat preciezer moeten aangeven wat er dan aan de economie in Parkstad mankeert. U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotteven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het om economie gaat.
Antwoord:	Bedrijven en bedrijventerreinen aan met name de oostzijde van Parkstad Limburg zijn als gevolg van de huidige verkeersstructuur niet optimaal bereikbaar. Dit draagt er toe bij dat de economische en de werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven bij het Nederlands gemiddelde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als dit nu het hoofdprobleem is en daarom ook het hoofddoel om de economie te versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het omliggende gebied. In Zuid-Limburg ligt een belangrijke economische as langs de A2: Born, Sittard-Geleen, vliegveld Maastricht en Maastricht. Deze as is belangrijk voor heel Zuid-Limburg als het gaat om economie, bedrijvigheid, werkgelegenheid en innovatie. Een zelfde as kan ontstaan als je uitgaat van de verbeterde verbinding vanuit de oostkant Parkstad richting Born via de en de N274, de B. 56 neu. Zoals gezegd, op Duits gebied is deze verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat: een veel beter alternatief. Als deze weg een vervolg zou moeten krijgen om Brunssum heen richting Landgraaf en Kerkrade dan zou het voor de hand liggen dat het resterende deel van het Buitenring tracé gekozen zou worden. Dat deel verdient echter een heroverweging van de Provincie om andere redenen. De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummer Heide, de Tevener Heide en het Schutterspark gezamenlijk een aangesloten natuurgebied zulten moeten gaan vormen. Die ontwikkeling wordt ook ondersteund door de provincie. Als die ondersteuning serieus bedoeld is, dan moet de provincie ook voor dit deel van de weg een andere oplossing zoeken. Misschien kunt u dan het deel van de N299 wel terug geven aan de natuur. Dat zou heel wat goodwill kweken. Dat is nadere uitwerking verder. Ik hoef hier niet het huiswerk van de Provincie te doen.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08685**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als het om economische ontwikkelingen gaat, dan wordt vaak gesproken over de potenties op de Oostflank van Brunssum. Welnu, als deze potenties er zijn, dan zijn die ook te verwezenlijken via het alternatief zoals hierboven geschetst. Onder punt 7 geeft u aan, dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Het is overigens helemaal niet ongebruikelijk in Nederland, dat dit soort attracties niet direct aan de autoweg liggen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Efteling, het Dolfinarium in Harderwijk en het Ponypark Slagharen, zo maar even wat voorbeelden. Maar het boven geschetste alternatief is ook hier veel meer voor de hand liggend, dan het beoogde tracé van de Buitenring. Ook het versterken van de economie door in te zetten op een verdere uitbouw van het toerisme is een keuze. Duurzame energie, innovatie, hoogwaardige ontwikkeling ICT zou ook kunnen. Beter was geweest om aan te geven wat u daar niet meer wilt. Volgens het rapport van Ecorijs zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht. Wat nu dan wel?
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08686**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Uw analyse is zeer dunnetjes is om te opteren voor de Buitenring en het beoogde tracé daarvan. Nogmaals ook hier blijkt weer, dat er naar toe wordt geredeneerd en dat de Buitenring gefundeerd is op drijfzand. Parkstad is qua structuur geen compacte stad maar een netwerk stad. De stad bestaat uit 8 kleinere en grotere kernen, met kleinere en grotere groenstructuren daartussen. De keuze voor een ringstructuur ligt daarbij niet voor de hand. Uit uw analyse blijkt ook niet, dat de oplossing voor de vermeende problematiek een ringstructuur is. U kiest gewoonweg: zie blz. 27 inpassingsplan.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Citaat: " Als oplossing is gekozen voor het concept `Buitenring`: een regionaal verbindende weg in Parkstad Limburg." Zelfs van uw hoofddoel blijft weinig over. De verdere economische ontwikkeling is dus niet meer dan een voornemen, een plan. Daarvoor heb ik als service een alternatief aangedragen, wat nader uitgewerkt moet worden. De provincie zat opnieuw een analyse moeten maken, dan heldere doelstellingen moeten formuleren, vervolgens aangeven op welke wijze en in welke vorm deze doelstellingen gerealiseerd kunnen worden, welke economische bedrijvigheid meer kansen heeft en welke infrastructurele maatregelen er dan noodzakelijk zijn.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de Crisis- en Herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. Een bruuske en onrechtvaardige inperking. De verantwoording daarvoor ligt bij rijksoverheid. Ik heb in het begin al aangegeven, dat het niet consulteren van de Mer-commissie niet erg fraai is. Ook al mag dat formeel, dan nog hoef je er geen gebruik van te maken. Het getuigt ook van weinig zelfvertrouwen. De tijdwinst die wordt geboekt is marginaal, als je kijkt naar het jarenlange proces. Wat nog erger is dat via deze wet er twee soorten burgers ontstaan: een groep van burgers die minder rechten hebben en een groep die uitgebreidere rechten heeft. In feite ongrondwettelijk, een wet die intrinsiek mensen discrimineert. De vraag is of deze wet zo kan stand houden. Hoe dan ook de provincie werkt mee aan deze vorm van discriminatie. Hier wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Plannen van Brunssum, Landgraaf, Kerkrade: bladzijde 23 en verder deze losse opmerking roept vraagtekens op. Welke plannen zijn dat? Hebben we niet juist nieuwbouwplannen geschrapt vanwege de krimp van de bevolking? Zit niet heel Parkstad in de fase van afbreken van huizen in Parkstad en in beperkte mate huizen terugbouwen? En als dat al niet zo zou zijn, dan is het nog niet voor de hand liggend dat je bij nieuwbouwplannen autowegen gaat aanleggen! Een vreemde passage.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummer Heide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat van af 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummer Heide niet en uiteindelijk ja dan worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	- blz. 38 en 64 staat dat de gegevens van stikstofdepositie niet actueel zijn; ze zijn nog niet beschikbaar; misschien komen ze tijdens de periode van de zienswijze nog wel beschikbaar. Dit speelt vooral een rol in de passende beoordeling als het gaat om de Brunssummer Heide. Vooralsnog gaat de Provincie ervan uit, dan er geen significante gevolgen zijn. De Brunssummer Heide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De vraag is of de Provincie de Brunssummer Heide hier niet vergeten is. Of bewust vergeten is? Er lopen al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het alternatief heb ik hiervoor al genoemd en ook met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark. U spreekt over dit Heidenatuurpark op blz. 81. Eenzelfde tegenstrijdigheid en wispelturigheid legt u aan de dag als het gaat om het Geleenbeekdal. Het project Corio Glana is opgezet om de Geleenbeek en het Geleenbeekdal te renatureren en te revitaliseren. Toch legt u de Buitenring dwars door een droogdalencomplex van het Geleenbeekdal en vlak bij het natuurmonument Kathagen: een gigantische klont asfalt, dat daar niet thuishoort.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Ten aanzien van het N2000-gebied Brunssummerheide zijn de volgende ontwerpkeuzes en afwegingen gemaakt om de effecten van biotoopvernietiging, versnippering, barrièrewerking, verstoring en verdroging zoveel mogelijk te voorkomen: - Er is mede vanwege het N2000 gebied Brunssummerheide gekozen voor de oostelijke tracé rondom Brunssum in plaats van de zuidelijke rondweg. De (mogelijke) externe werking - waaronder stikstofdepositie en geluid - van de BPL is daarmee zo klein mogelijk gehouden. - De BPL is geprojecteerd op de bestaande weg N299 (Nieuwenhagenerweg) en daarmee minimum aan areaalverlies en geen extra versnippering; - Een randweg aan de oostzijde van Parkstad leidt sowieso tot doorkruising van N2000-gebieden Brunssummerheide en/of Teverener Heide. Verschuiving van het tracé naar het zuidoosten of noordwesten ter hoogte van Brunssummerheide is geen reëel alternatief, omdat dit leidt tot een nieuwe weg met grotere effecten of - bij benutting van de Rimburgerweg - tot effecten op het Duitse N2000-gebied Teverener Heide. De voor vermesting en verzuring gevoelige habitattypen komen in beide N2000 gebieden op grote schaal voor. Verschuiving van het wegtracé is ook vanuit deze optiek geen oplossing. - De huidige barrièrewerking van N299 wordt gemitigeerd door een ecoduct. Hierdoor ontstaat er een ecologische verbinding tussen Brunssummerheide en Brandenberg (beide N2000 gebied Brunssummerheide); - De middenberm van BPL is ter hoogte van Brunssummerheide geminimaliseerd om areaalverlies te beperken. - De aansluiting Ganzepool en Rimburgerweg is door middel van ontwerpoptimalisatie van het Voorkeursalternatief samengevoegd tot één centrale aansluiting ten noorden van N2000-gebied Brunssummerheide. Hierdoor is areaalverlies geminimaliseerd. - Afsluiting van de Rimburgerweg voor doorgaand verkeer vergroot de kansen voor uitwisselingsmogelijkheden van diersoorten tussen Brunssummerheide en Teverener Heide. Uit bovenstaande blijkt dat zowel op regionaal als lokaal schaalniveau geen reëel alternatief aanwezig is voor de huidige ligging van het tracé van de BPL ter hoogte van Brunssummerheide. Verder is voldoende onderbouwd dat het huidige wegontwerp zoveel mogelijk is geoptimaliseerd is ten gunste van N2000-gebied Brunssummerheide. Ter plaatse van het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal heeft net als bij Natura 2000-gebied Brunssummerheide en EHS-gebieden een alternatievenafweging plaatsgevonden. Daaruit bleek dat de bestaande locatie van de weg eruit kwam als beste alternatief. In deze alternatieven afweging zijn natuureffecten uitvoerig

onderzocht en meegewogen. Om effecten op de natuur tot een minimum te beperken wordt de weg ter plaatse van de huidige N299 en het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal zo smal mogelijk aangelegd, met een zo steil mogelijk talud. Aantasting van het kwetsbare habitattype vochtige alluviale bossen wordt daarmee voorkomen. Tevens wordt ter plaatse van de Geleenbeek een grote faunatunnel aangelegd, waarbinnen voldoende ruimte is voor de Geleenbeek om te meanderen, en ruimte voor een droge ecologische verbindingszone is gereserveerd. Dit biedt goede uitgangspunten voor de geplande renaturatie en revitalisatie van de Geleenbeekdal in het kader van het project Corio Glana.Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds qua oppervlak niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08772**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- bladzijde 92 en verder: Luchtkwaliteit. Ook andere gegevens zijn nog niet actueel. Het gaat hier om de stikstofconcentraties maar ook om het fijnstof. Niet onbelangrijk, maar de provincie maakt zich ermee af door simpelweg de gegevens nog aan te leveren tijdens de periode van tervisielegging. In "toetsing op doelbereik & MKBA" tabel 3.9 blz 42 wordt gesuggereerd dat de emissies NO2, PM10 en CO2 door de Buitenring gunstiger worden. Hier is echter (zie ook punt 4) de misleidende term buiten de bebouwde kom gebruikt voor de zone langs de BPL, die echter evengoed langs de bebouwde kom loopt. Het verkeer blijft dus grotendeels binnen de stedelijke bebouwing en dus ook de emissies van de bedoelde stoffen. Geen afname dus maar een toename ook in de bebouwde omgeving van O tot3%.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- bladzijde 107 en verder: Externe veiligheid (groepsrisico) Ook hier kan de provincie nog niets over zeggen. De gegevens ontbreken en de Gasunie moet nog van alles aanleveren. Citaat: blz. 108: "Op basis van de onderzoeksresultaten en het advies van de Brandweer Zuid-ümburg moet het bevoegd gezag, de Provincie Limburg, de toename van het groepsrisico verantwoorden als gevolg van de realisatie van de Buitenring. De Provincie Limburg heeft nog niet alle gegevens binnen om het groepsrisico te kunnen verantwoorden."
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen.In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht.Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	-bladzijde 121: archeologie. Ook hier zijn de gegevens niet compleet. Commentaar is hier overbodig.
Antwoord:	Bijna per definitie is bij het opstellen van een PIP, op welke lokatie dan ook, niet vastgesteld waar alle archeologische waarden zich in het gebied bevinden. Een belangrijke belemmering die deze volledigheid in de weg staat is gebrek aan medewerking aan het archeologisch (voor-) onderzoek door eigenaars dan wel gebruikers van gronden. Daarnaast is het niet wenselijk om in het kader van planvorming belemmeringen voor(archeologisch) onderzoek zoals bestaande bebouwing, begroeing en infrastructuur (tijdelijk) te verwijderen. Het is dan ook gebruikelijk dat in de uitvoeringsfase van infrastructurele projecten er een verdere fase is van archeologisch (voor-)onderzoek. Bij afwezigheid van een volledig inzicht in de aanwezigheid van vastgestelde archeologische waarden binnen een plangebied wordt gebruik gemaakt van Bureauonderzoeken (zoals geformuleerd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie zie www.sikb.nl) en (gemeentelijke) Archeologische Waardekaarten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.De Provincie onderkent het belang van deugelijk archeolochisch (voor-) onderzoek en heeft hiertoe dan ook opdracht gegeven. Ook tijdens de uitvoeringsfase zal verder archeologisch onderzoek plaatsvinden.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08780**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Kortom: belangrijke gegevens ontbreken, zijn niet geactualiseerd en toch legt de provincie het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig! Dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Mer-commissie heeft er herhaaldelijk op gewezen om nut en noodzaak te onderbouwen. Vanaf 1990 hing dit boven de markt en liet de Provincie bij allerlei gelegenheden horen, dat het nut en de noodzaak al lang waren aangetoond. Nu pas/ anno 2010, komt u met een rapport van Ecorijs. De conclusie luidt dat de provincie met de aanleg van de Buitenring de doelstellingen realiseert. Dit rapport gaat ervan uit dat de Provincie een goede analyse heeft gemaakt en toetst in het rapport of de Provincie met de aanleg van de Buitenring de doelen bereikt, die gekoppeld zijn aan deze analyse. Maar als de analyse niet klopt, moeten ook de doelstellingen anders zijn. Dit onderdeel van het rapport is van nul en generlei waarde. De tweede conclusie is, dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de kosten. De Buitenring levert op de zeer lange termijn 180 arbeidsplaatsen op. In de vorige periode is in Brunssum constant gesproken over het creëren van 3000 tot 5000 arbeidsplaatsen op de Oostflank. Wat een verschil, ledere arbeidsplaats is meegenomen, maar 180 arbeidsplaatsen is toch een te gering rendement. Het rapport suggereert, dat het alle kosten meeneemt. De gemeente Brunssum brengt voor ruim 2 miljoen euro grond in om niet. Dat zijn kosten, die nergens zijn opgesomd. Nu al zijn er mensen die via een bezwaar op de Woz-beschikking minder WOZ betalen. Voor sommige burgers geldt dit al vanaf 2008 vanwege het feit dat er mogelijk een weg komt te liggen. Als meer burgers vanaf 2011 via eenzelfde juridische procedure dit gaan doen dan zijn dat vele kosten. Daarbij moet aangetekend worden, dat de WOZ-waarde van vele panden naar beneden zullen moeten worden bijgesteld. Deze waardevermindering is ook meegenomen in de kosten!
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Verlies aan recreatieplekken in de regio en vlakbij huis zijn niet gecalculeerd. De teloorgang dan wel aantasting van enkele natuurgebieden zijn niet in de kosten meegenomen. Door de Buitenring zullen in de stedelijke kernen ook een knelpunt ontstaan. Die zullen moeten worden opgelost en moeten worden betaald. Die kosten zijn nog niet vermeld. De planschade is ook niet meegenomen, terwijl u gemakkelijk een planschadeanalyse en inschatting van de kosten had kunnen maken.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de baten neemt u de verkorte reistijden mee. De vraag is of de verkorte reistijd voor elke rit en vervoersbeweging te kwantificeren is in geld. Als ik ergens naar toe rijd om de verjaardag van een familielid te vieren, dan maakt het niet uit of ik er l minuut eerder ben. Treffend is ook, dat het rapport een opmerking maakt over de minieme kansen van de doorontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector, terwijl het voor de provincie een belangrijke doelstelling was. Het rapport geeft wel aan, dat het ondernemersklimaat verbetert. Dat levert op de zeer lange termijn dan die 180 arbeidsplaatsen? Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Dat is het verschuiven van het probleem.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift om alle reistijdveranderingen te waarderen. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. De Buitenring betekent dat verkeer verschuift van het onderliggend wegennet naar de Buitenring. De verkeershinder verschuift naar delen van Parkstad waar minder mensen wonen. Per saldo verbetert hiermee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08803**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor mijn eigen persoonlijke situatie. Ik woon zelf in Amstenrade, in een vrij jonge wijk, wijk Achter den Hof. Ik mag straks tegen een geluidswal van 280 meter lengte aan kijken, in plaats van het landelijk uitzicht op de diverse weides met paarden en ander grazend vee waar ik nu met veel genoegen heen kan kijken en van kan genieten. Het gekozen woonmilieu is wonen in het groen; alle mensen hebben bewust gekozen voor deze vorm van rustig wonen. Hoe betrouwbaar de overheid is, als het gaat om de aanleg van deze eventuele weg blijkt ook uit het feit dat ter hoogte van de Veldgaard een verdiepte weg zou komen die 6 meter verdiept zou komen te liggen, nogmaals mondeling beantwoord op een van de eerste infoavonden en niet zoals nu aangegeven 4 meter met als gevolg dat we die geluidswal in onze maag gesplitst gaan krijgen. Tot overmaat van ramp zal de Veldgaard te maken krijgen met sluipverkeer naar en van Hoensbroek. Ook weer een verstoring van de rust, verhoogde uitstoot van Co2 etc.□Dat rustig wonen wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorsel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08807**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van natuur en landschap en tot een beperking van de toegankelijkheid van Landgoed Amstenrade.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Voor voetpaden en landwegen is dit echter niets steeds mogelijk. De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade is echter via de Brunsummerweg, de N276 en Hagendorenweg gewaarborgd. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08809**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit de wijk Amstenrade en heel Brunssum West kan zich alleen nog maar bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rondwandeling is in elk geval niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer. Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummer heide moeten gaan.
Antwoord:	De Akkerweg blijft bereikbaar, aangezien hij ten zuiden en ten noorden van de Buitenring wordt verbonden met de Brunssummerweg. Via de Brunssummerweg kunnen wandelaars dus nog steeds de rondwandeling via de Akkerweg maken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het Bronnenbos: Tijdens de rondwandelingen kon ik ook altijd even langs het bronnenbos lopen, al was het maar om de Reuzenpaardestaart te bewonderen. Dit levend fossiel staat hier tussen de brandnetels. In de afgelopen 8 jaar ben ik een drietal keren ook in het bos geweest. Het is een uniek stuk natuurgebied met unieke afwisseling van flora. Daar zijn ook studies van. Dit soort bronnenbosjes die floristisch zo veel te bieden hebben zie je niet zo veel meer in Zuid-Limburg. In het Geuldal koestert men enkele plekken. Ik kan u tevens vertellen dat zich herhaaldelijk daar reeën ophouden. Bewijsmateriaal heb ik digitaal vast liggen. Vermoedelijk wordt het bos gebruikt als schuilplek tijdens migratie van deze zoogdieren. Dus het gebied, het bos functioneert daadwerkelijk als schakel in het EHS. Uitwisseling van planten en dieren vindt daadwerkelijk plaats. U gaat er nu prat op, dat u het Bronnenbos spaart. U creëert een barrière daar in het EHSgebied en de functie van de EHS-schakel gaat verloren. Dit is niet te compenseren of mitigeren. Ook floristisch zal er veel veranderen en verloren gaan. Dat laatste heeft te maken met de voeding van de bronnen. De verschillende watermilieus (zuur en basisch) zorgen voor een unieke afwisseling van plantengemeenschappen. Als u nu naast dit bosje een ingraving doet of een dijklichaam opwerpt verstoort u de waterstromen direct onder het maaiveld. De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Fijn dat u op aandringen van het Waterschap nu de weg naast het bosje legt. Dan zal het ook verantwoord zijn, zal de suggestie zijn. Niets is minder waar. Ik zeg u, dat dit vandalistisch handelen van de overheid is.Apropos overleg met de burgers. Ik lees dat u overleg heeft gehad met de burgers van de buurt de Kling in Brunssum.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig □ vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied □ (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar □ door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en □ waardevolle bronvegetatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren □

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik verzoek u het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe wenst over te gaan in het bijzonder het alternatief vanaf de oostkant nadrukkelijker in uw plannen te betrekken en vooral ook in te zetten op versterking van het natuurmonument Brunssummer Heide.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De rijksoverheid is verplicht om bij grote infrastructurele projecten van meer dan 120 miljoen euro de plannen te doen vergezellen van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Dit is meegedeeld in een kabinetsbrief aan de Tweede Kamer in 2005. Voor lagere overheden geldt deze verplichting niet. Het verrichten van een MKBA wordt in dat geval aan hun discretie overgelaten. Echter, indien de rijksoverheid medeparticipeert aan een provinciaal of gemeentelijk project en het project medefinanciert, dan geldt de verplichting wel indien het om substantiële bedragen gaat. Deze situatie doet zich thans voor, nu de aansluiting op de rijksweg A76 is gedelegeerd aan de Provincie Limburg en een integraal onderdeel uitmaakt van het project Buitenring Parkstad en het Inpassingsplan Buitenring. Het hele project dient onderworpen te worden aan een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. In hetzelfde rapport wordt geconcludeerd dat de Buitenring ook een effectieve investering is; de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie met de verbinding nastreeft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In alternatieven 1-10 en 12 blijkt de geoptimaliseerde Voorkeurstracé van de Buitenring te zijn geprojecteerd langs de Randweg van Hoensbroek. De Randweg-variant van de Buitenring was tot 2005 het enige alternatief van de Buitenring. Sinds april 2008 geldt de Vaesradervariant als het bestuurlijk voorkeurstracé. Het is dan de vraag hoe men de alternatieven 1-10 en 12 heeft berekend, hoe actueel de gegevens zijn waarop de alternatieven zijn gebaseerd en hoe zorgvuldig de alternatieven zijn afgewogen. Bij het verwerpen van de alternatieven l t/m 12 is onvoldoende aangegeven welke criteria zijn gebruikt om deze alternatieven terzijde te leggen. De criteria worden zeer summier geduid. De geringste vorm van snelheidsvermindering lijkt te worden gekwalificeerd als onwenselijk. De keuzen voor (het verwerpen van) alternatieven zijn maatschappelijke keuzen vanuit een bepaald scenario. Door de lat zeer hoog te leggen, zoals het ingeschakelde ingenieursbureau thans doet, sluit men diverse reële alternatieven uit. Men zet zichzelf feitelijk klem. Het is vanuit democratisch oogpunt discutabel dat de verkeerstechnische criteria louter technocratisch worden opgesteld. Het is een maatschappelijke discussie met als vraag: wat vinden wij in Zuid Limburg acceptabel, en niet een interne aangelegenheid van een ingenieursbureau. Er zijn allerlei maatschappelijke keuzemomenten bij het maken van de afwegingen.
Antwoord:	Alle alternatieven zijn gebaseerd op de juiste ligging van de Buitenring. In dit geval langs Vaesrade en niet over de Randweg. Alle onderzoeken en berekeningen zijn uitgevoerd met de juiste ligging. Echter zijn een aantal plaatjes opgenomen die nog een tracé over de Randweg laten zien. Dit heeft echter geen invloed gehad op de onderzoeken en berekeningen. In de Startnotitie zijn de alternatieven niet op alle aspecten getoetst. In de Tracénota/MER zijn de alternatieven daarentegen op basis van meedere aspecten bekeken en afgewogen. De alternatieven zijn niet dus alleen afgewogen op basis Verkeer. In hoofdstuk 3 van de Tracénota/MER zijn allereerst alternatieven binnen en buiten de corridor bepaald en onderzocht. Vervolgens zijn in paragraaf 3.4.2 van de Tracénota/MER de alternatieven afgewogen op basis van meerder aspecten. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens het Meest Milieuvriendelijk Alternatief [MMA] beschreven. En als laatste worden in hoofdstuk 5 de alternatieven op alle gangbare thema`s en aspecten afgewogen. Derhale kan gesteld worden dat de keuze van het alternatief gebaseerd is op een juiste en volledige afweging van thema`s en aspecten.Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er zijn geen file s op de A76, zoals in de brochure wordt beweerd, De A76 is nog nooit opgevoerd bij de verkeersmeldingen op de radio, laat staan dagelijks. Er zijn geen files, noch langzaam rijdend of stilstaand verkeer zoals in de Randstad. Daar waar er soms minder hard kan worden gereden in het spitsuur op delen van de A76, is het sterk de vraag of hierdoor ondernemers Zuid Limburg mijden als vestigingsgebied, want dat is de crux van de discussie over de Buitenring. Kortom, wordt Zuid Limburg geconfronteerd met een volstrekt onacceptabele situatie op de A76?
Antwoord:	Uit de IC-verhoudingen blijkt dat de A76 een congestiegevoelig traject is.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08831**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De opdracht was de bestaande afslag 4 en 5 te optimaliseren, een afslag waarbij men in de spitsuren soms tot een minuut moet wachten bij de stoplichten aan het einde van de afslag. In de gepresenteerde plannen moeten auto`s 4 tot 7 kilometer meer afleggen om van richting te veranderen. (Nuth-Heerlen ±7 kilometer meer rijden dan nu, Hoensbroek-Heerlen ±7 kilometer meer rijden dan nu, Buitenring-richting Heerlen ±4 kilometer meer dan de geoffreerde 26 kilometer Buitenring, A76 komend vanuit Roermond naar Schinnen ±7 kilometer meer dan metde huidige afslag 4). Is dit nog een optimalisatie van een kruispunt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring gelden ook voor de aansluiting van de Buitenring op de A76. Het kan niet zo zijn dat er in de Startnotie van de aansluiting van de Buitenring op de A76 andere doelstellingen worden gehanteerd voor het bouwen van de aansluiting. Het gaat om één verkeersstroom die hetzelfde maatschappelijke doel dient. De aansluiting op de A76 dient in ieder geval ook te voldoen en aantoonbaar bij te dragen aan de geformuleerde doelstellingen van de Startnotitie van de Buitenring.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie heeft mondeling aangegeven aan de gemeenteraad van Nuth op 7 september 2009 dat het verkeer in Nuth door de komst van de Buitenring niet zal verminderen, maar zal toenemen in de toekomst. Nuth heeft geen profijt van de Buitenring op welke wijze dan ook. De aanleg van de aansluiting A76 is een achteruitgang in vergelijking met de huidige situatie, als het gaat om verkeersdrukte, leefbaarheid, bereikbaarheid, en barrièrewerking tussen woonkernen binnen de gemeente Nuth of tussen Nuth en aangrenzende gemeenten. Het Voorkeurstracé waarmee de gemeenteraad van Nuth onder voorwaarden in juli 2008 akkoord ging (de Vaesradervariant 1.2) om de Heerlense wijk Maria Gewanden te ontzien, wordt verlegd zonder overleg met Nuth. De Buitenring wordt 200 meter dichterbij Vaesrade gelegd. Hiermee is de afweging die de gemeenteraad van Nuth in 2008 heeft gemaakt, achterhaald aangezien de milieugegevens waarop deze afweging was gebaseerd, substantieel worden gewijzigd.
Antwoord:	Vergeleken met de situatie, zoals gepresenteerd op 7 september 2009, zijn er diverse wijzigingen in het plan doorgevoerd. Met name voor de aansluiting Nuth is een volledig alternatief ontworpen dan in de plannen was opgenomen. Op basis van het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring, inclusief de nieuwe variant voor aansluiting Nuth zorgt voor een forse afname van het verkeer in diverse straten in Nuth, waaronder de Valkenburgerweg, Stationsstraat, de van Eijnattenweg en het Stationsplein.□□In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De gemeenteraad van Nuth kan de Vaesradervariant opnieuw in ogenschouw nemen. Immers de totale overlast voor Nuth (verkeer op de Buitenring plus transitieverkeer van of naar Nuth) neemt toe, en staat niet meer in verhouding tot de geringe overlast die Maria-Gewanden in de voorgestelde nieuwe situatie zal ervaren. Immers, de Buitenring zal nu 200 meter verder weg van Maria-Gewanden komen te liggen, en de beide flyover-constructies worden nu aan de Nuthse kant van de Randweg geprojecteerd tegen Vaesrade aan, in plaats van aan weerszijden van de huidige Randweg. Onder deze omstandigheden zal de balans in de politieke discussie over het Bestuurlijk Voorkeurstracé bij een hernieuwde afweging met gelijkblijvende argumentatie omslaan naar de Randwegvariant 1.1.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat de keuze voor het tracé zorgvuldig heeft plaatsgevonden waarbij alle relevante aspecten in meegewogen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vaesrade zal worden geplaatst in een situatie met continue geluidsoverlast en uitlaatgassen van het transitieverkeer, dat komend uit richting Heerlen of Roermond naar Nuth wil rijden. Door de `spaghetti-lussen` zal ieder voertuig van of naar Nuth-centrum eerst ten oosten en zuiden van Vaesrade 1,7 kilometer heen en weer rijden richting Hoensbroek over het grondgebied van de gemeente Heerlen om vervolgens ter hoogte van de Daelderweg in noordelijke richting ±2 kilometer naar de fly-over bij de gemeente Schinnen te rijden, te keren en ±2 kilometer wederom terug langs Vaesrade te rijden naar Nuth of Heerlen. Transitieverkeer van Nuth richting het zuidelijk gelegen Heerlen rijdt in de gepresenteerde alternatieven dus drie keer langs industrieterrein De Horsel ten noorden van Nuth.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08854**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie heeft op 7 september 2009 mondeling aan de gemeenteraad van Nuth kenbaar gemaakt dat de verdiepte aanleg van de Buitenring langs Vaesrade niet zal worden uitgevoerd. De Buitenring zal op maaiveld hoogte worden aangelegd. Hiermee wordt niet voldaan aan de eisen van de gemeenteraad in juli 2008. Gezien het feit dat de hoogte van het maaiveld bij boerderij Naanhof 15 meter lager ligt dan het maaiveld ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade, zal de Buitenring dus deels op een verhoogd talud aangelegd moeten worden, omdat het vrachtverkeer de beoogde snelheid van 100 km/uur niet kan bereiken op een kort en steil traject. Vaesrade wordt fysiek volledig afgesloten van de rest van de gemeente. De barrièrewerking neemt drastisch toe met de plannen.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08857**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Inwoners van Vaesrade zullen sluiproutes nemen om met de auto in Nuth te komen. Zij zullen afzien van een rondrit op het grondgebied van de gemeenten Heerlen (Hoensbroek) en Schinnen op weg naar de het winkelcentrum van Nuth. Inwoners van Brunssum zullen sluiproutes nemen richting Ten Esschen en zullen afzien van een rondrit door Hoensbroek en Schinnen om in Heerlen te geraken. De lengte van de Buitenring wordt aanzienlijk verlengd, en dit heeft een grote psychologische drempel tot gevolg. Inwoners van Maria-Gewanden en andere delen van Hoensbroek zullen via zuidelijke sluiproutes door de woonwijken van Hoensbroek, langs kasteel Hoensbroek of De Koumenhun weg vinden naar Ten Esschen. Zij zullen niet eerst ±7 kilometer omrijden in noordelijke richting naar Nuth en Schinnen via De Buitenring of `Parkstadring`.Inwoners van Nuth zullen via sluiproutes in Wijnandsrade of Brommelen hun weg vinden naar Ten Esschen. Een voorafgaand ritje richting Hoensbroek en Schinnen is een te grote barrière. Inwoners van Schinnen zullen sluiproutes gaan gebruiken, gezien de problemen met de aansluiting op de A76 en de toegenomen verkeersdrukte door het smalle centrum van Oirsbeek en Amstenrade. Het sluipverkeer verloopt door de woonkernen, vaak door 30 km/uur zones. Het sluipverkeer `heeft niets` met de woonwijk waar men doorheen rijdt, met als gevolg een toename van de verkeersonveiligheid.
Antwoord:	Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de genoemde gemeentes zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten op nagenoeg alle belangrijke wegen in onder meer de gemeentes Schinnen, Nuth, Heerlen (Hoensbroek) en Brunssum en dat dit ook een einde maakt aan diverse sluiproutes (bijvoorbeeld het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt, bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek. □□De route Hellebroek, Laar, Brommelen krijgt door de aanleg van de Buitenring wel te maken met een verkeerstoename. Uit onderzoek blijkt dat deze verkeertoename wordt veroorzaakt door lokaal verkeer vanuit de kern van Nuth met een bestemming in Hoensbroek of Heerlen of vice versa. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Indien deze toename ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Te denken valt aan een verkeerskundige knip voor gemotoriseerd verkeer bij Laar, of het openhouden van de halve zuidelijke aansluiting van Nuth. Deze maatregelen hebben echter naast voordelen voor Hellebroek, Laar en Brommelen negatieve effecten voor de andere infrastructuur in Nuth; juist daar waar voordelen optreden in het voorliggende plan. De eventueel toe te passen maatregel is derhalve een keuze voor de verantwoordelijke wegbeheerders, zijde de gemeente Nuth en/of Rijkswaterstaat□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08858**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tijdens de presentatie op 7 september 2009 voor de gemeenteraad van Nuth liet de provincie weten dat het sluipverkeer een probleem van en voor de gemeenten is. Het behoort niet tot de taakopdracht van de provincie, zo stelde men. Dit betekent dat er geen sprake is van integraal denken bij het opstellen van de plannen. De plannen worden op technocratische wijze gesmeed, waarbij geen politicus een integrale verantwoordelijkheid neemt op metaniveau. De belangen van het rijk, provincie en gemeenten worden als losse elementen gezien, waarbij de ingenieurs van Arcadis de enige `linking pin` vormen. Zij verrichten hun werk vanuit een beperkte technocratische visie en vaak op basis van achterhaalde gegevens, zoals blijkt bij het opvoeren van de Randwegvariant in de alternatieven 1-10 en 12.
Antwoord:	De vrees voor sluipverkeer is onterecht. De Buitenring dient om het onderliggend wegennet te ontlasten. Doel van de Buitenring is om een goede verkeersverbinding te realiseren waardoor verkeer niet langer door de kernen rijdt. Zo er al sprake zou zijn van sluipverkeer, zal hiervan na openstelling van de Buitenring niet langer sprake zijn. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08860**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hoewel de alternatieven 13 en 14 geprojecteerd worden in de corridor van de Buitenring waarvoor reeds uitgebreid een mer-studie is verricht in 2007-2009, wordt vastgehouden aan een verouderd bestuurlijk concept waarbij eerst om verkeerskundige redenen alternatieven voor de aansluiting worden ontwikkeld en ter inzage gelegd, en daarna in een volgend stadium pas wordt gekeken naar de mer-aspecten van de plannen. Het is nu al evident op basis van de mer-rapportage van het Voorkeurstracé van juni 2008 en het advies van de commissie-mer van 11 november 2008 dat aanleg van fly-over complexen door of direct aangrenzend aan beschermde natuurgebieden niet zal voldoen aan de eisen van de zogenaamde ADC-toets (zijn er alternatieven, is er een dwingende noodzaak, is de compensatie van natuur vooraf goed geregeld). Het gaat specifiek om een fly-overcomplex door of bij de Kathagerbeemden en Geleenbeekdal (natura 2000-gebied) in de gemeente Nuth (alternatief 13) en een fly-overcomplex (alternatief 14) in een POG-gebied direct grenzend aan het EHS-gebied Jeugrubbe in Hoensbroek. Het EHS-gebied wordt door een 4-baans Buitenring, ventwegen, fietspaden en twee rotondes volledig afgesloten van het natura2000-gebied, terwijl de commissie-mer in november 2008 heeft benadrukt dat deze gebieden moeten worden gezien in onderlinge samenhang. Alternatief 13 en 14 zullen niet voldoen aan de ADC-toets. De Randweg-variant 1.1 (MMA mens, 2008) vormt immers een volwaardig alternatief, belangrijke aspecten van de gebieden zijn volgens de commissie-mer niet compenseerbaar en een dwingende noodzaak is niet aangetoond.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de

natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01366-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 08862

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zoals in de reactienota Zienswijzen van de provincie op 25 november 2008 is aangegeven en door bureau Taken in juli 2009 in opdracht van de provincie is bevestigd, leven in het EHS-gebied beschermde (broedende) vogels die gevoelig zijn voor verkeerslawaai. Hun biotoop raakt blijvend verstoord door de complexen en door de Buitenring op maaiveld hoogte direct aangrenzend aan het bos. Het fourageergebied van de das wordt volledig afgesneden van de overige dassenburchten in de regio, waardoor het gebied voor de das als verloren moet worden beschouwd. Deze biotoop is niet mitigeerbaar. 28. Op basis hiervan kan nu al vooraf worden gesteld dat alternatief 13 en 14 geen haalbare mogelijkheden zijn om de aansluiting op de A76 te verwezenlijken.
Antwoord:	Uit de alternatievenafweging van Aansluiting Nuth is inderdaad gebleken dat alternatief 13 en 14 veel schade toebrengen aan natuur. Om die reden is ervoor gekozen een Meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen (MMA). Dit MMA is nu uitgewerkt in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Ondanks dat het MMA leidt tot minder negatieve effecten op natuurwaarden, zijn negatieve efffecten niet geheel te voorkomen. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In de zienswijze van IVN Nuth van juli 2008 is aangegeven dat de afwatering richting Geleenbeekdal van de landbouwgebieden op de grens van Hoensbroek en Nuth, waar thans de fly-over complex van alternatief 14 is geprojecteerd, significant geschaad zal worden.
Antwoord:	Bij de afwatering van de Buitenring is rekening gehouden met het behoud van huidige afwatering. Dit betekent dat rekening is gehouden met de afwatering van het oppervlaktewater van het achterliggende gebied, maar ook met de droogdalen die in dit gebied aanwezig zijn. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08866**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In de mer-studie die nu wordt beoogd, dienen de milieuaspecten van de fly-overs integraal te worden meegenomen met de mer-aspekten van de Buitenring. In alternatief 13 en 14 worden de fly-overs immers geprojecteerd in de corridor van de Buitenring. Dat wil zeggen dat de mer-studie die tot dusver is verricht voor de regio rond Nuth, Schinnen en Hoensbroek moet worden vervangen door een nieuwe, integrale mer-studie. 31. Bij het bepalen van de Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) voor de aanleg van de wegen in dit gebied dienen de fly-overs en de Buitenring beschouwd te worden als één bouwkundig geheel. Het mag niet zo zijn dat er een MMA wordt bepaald voor de Buitenring en een andere MMA voor de eraan vastgebouwde fly-overcomplexen in hetzelfde zoekgebied. Bij het bepalen van het MMA zal dan blijken dat het MMA-mens, die op basis van de gegevens van 2008 was gelegd bij de Vaesradervariant 1.2, in 2010 gelegd moet worden bij de Randweg-variant 1.1. Het MMA milieu, dat thans ligt bij de Randweg-variant 1.1, zal onveranderd bij de Randweg-variant 1.1 blijven. Immers bij het bepalen van de milieu-effecten voor Vaesrade of de Vaesrader-variant moet niet alleen rekening gehouden worden met de effecten van de Buitenring op het milieu zoals gebeurde bij het bepalen van de MMA in 2008, maar ook met de effecten van de nieuwe flyovers die om Vaesrade heen worden geconstrueerd om het Buitenringverkeer af te wikkelen, en waarlangs eveneens, naar nu blijkt, al het transitie-verkeer van en naar Nuth een aantal keren heen en weer raast. Gezien het feit dat de wijk Maria Gewanden in alternatief 13 en 14 niet behept is met de nieuwe routes van het transitie-verkeer van en naar Nuth, zal de bepaling van MMA anders uitvallen ten gunste van het (in de voorliggende plannen zwaar getroffen) Vaesrade.
Antwoord:	De door reclamant aangehaalde Randweg-variant uit het MER van 2008 vormt geen volwaardig alternatief voor de BPL (inclusief aansluiting op de A76), aangezien hiermee de problematiek rond de aansluiting op de A76 niet wordt opgelost. Ook wanneer gekozen zou zijn voor het alternatief over de Randweg, zou de aansluiting op de A76 gewijzigd moeten worden. In het MER uit 2008 is voor de aansluiting op de A76 uitgegaan van een 0+-variant omdat er van uit werd gegaan dat een nieuwe aansluiting op de A76 door Rijkswaterstaat zou worden gerealiseerd. Sinds oktober 2008 is de verantwoordelijkheid voor het realiseren van een nieuwe aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth echter overgedragen van Rijkswaterstaat aan de provincie Limburg. Om deze reden is de provincie Limburg vervolgens een aanvullende m.e.r.-procedure gestart voor deze aansluiting.□□De aansluiting op de A76 bij Nuth en de BPL zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In de aanvullende m.e.r.-procedure die gestart is voor de aansluiting Nuth is de BPL dan ook als uitgangspunt meegenomen in de alternatiefontwikkeling en de effectbeschrijving. De aanvullende procedure betreft uitsluitend een ruimtelijke uitbreiding van het plangebied. De TN/MER voor de aansluiting Nuth is dan ook onlosmakelijk verbonden met het MER (inclusief aanvullingen daarop) voor de gehele BPL. Het MMA dat in de TN/MER aansluiting Nuth is geformuleerd is dan ook aanvullend op het MMA voor de rest van de BPL zoals dit is beschreven in de TN/MER-UVS BPL. De conclusies ten aanzien van het MMA voor de rest van de BPL zullen hierdoor niet wijzigen.□□Overigens is voor de passage bij Hoensbroek (Randweg of langs Vaesrade) in de TN/MER-UVS BPL geen onderscheid gemaakt tussen een MMA-mens en een MMA-milieu. In de toelichting op het Inpassingsplan is op bladzijde 52 abusievelijk aangegeven dat er in de TN/MER-UVS BPL voor gekozen is om een MMA vanuit twee verschillende visies op te stellen (Omgeving en Mens). In het MER is er echter één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voor dit deel van het tracé is er daarom geen eenduidige keuze te maken voor het MMA. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur van de provincie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In Parkstad zullen de komende jaren duizenden huizen pro-actief moeten worden gesloopt om de ontvolking van Parkstad leefbaar te houden. Het getuigt van Parkstadvisie om de huizensloop te laten samenvallen met de woonwijken die nu heilig worden verklaard in verband met de komst van de Buitenring. Het is goedkoper en doelmatiger om enkele tientallen huizen in te slopen en de bewoners te verplaatsen naar een andere locatie in Heerlen dan door te gaan op het doodlopend pad van alternatief 13 en 14. Men gaat teveel uit van de bestaande kaders, waarbij een strook groen op de kaart automatisch in aanmerking komt voor de kettingzaag, maar een rijtje huizen nooit voor de sloophamer. Met gerichte sloop ten bate van snelwegen wordt tevens tegemoetgekomen aan de doelstellingen voor het terugbrengen van het huizenbestand in verband met het gemeentelijk beleid ten aanzien van krimp. Er zullen toch huizen gesloopt moeten worden. Als men ruimte zoekt voor verkeersoplossingen, kan die ruimte ook gericht worden gecreëerd. Niet alleen de natuur komt in aanmerking voor mittgatie en compensatie, bestaande rijtjes huizen evenzeer.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bereikbaarheid van toeristische attracties (Snowworld, Gaiapark, Mondo Verde) wordt bij gebruik van de nieuwe buitenring 26 % langer dan via de bestaande wegen N 281). Het effect van de BPL op de reistijden is in het rapport 4A, verkeerskundig onderzoek, zwaar overdreven. In vele gevallen wordt het een reistijdverlenging. In tabel 3.77 rapport 4A wordt een reistijdverkorting Kerkrade- Aachen van 35 % aangegeven, terwijl de afstand over de weg langer wordt en de maximale snelheidswinst 72 sec bedraagt! Waarschijnlijk is hier op de niet in het definitieve plan opgenomen B 258n gerekend. Door de vele knooppunten in de BPL waarvan er 5 binnen de 2km liggen, (hetgeen voor een snelweg de minimale afstand is) en de overige 7 knooppunten op maximaal 3,2 km liggen.zal de gemiddelde snelheid ver onder de 100 km liggen. De beoogde tijdwinst zal derhalve minimaal zijn. Theoretisch is de tijdwinst van 80 naar 100 km/u op het gehele traject van 26 km slechts iets meer dan 3 min. In tabel 0.1 van de "Toetsing op doelbereik & MKBA" wordt voor de reistijd wegverkeer ten onrechte een groot aantal uren opgevoerd. In de opbrengst van de reistijd is ook ten onrechte het woon werkverkeer meegenomen (ca 70 %).
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□De routes zijn bepaald aan op basis van het verkeersmodel. De toedeling in het verkeersmodel Parkstad Limburg vindt plaats op basis van tijd waarbij voor de ochtend- en avondspitsperiode voor het personenautoverkeer rekening wordt gehouden met capaciteit en kruispuntweerstanden. Het kan dus voorkomen dat een langere route qua afstand gekozen wordt die qua reistijd het kortste is.□□Op basis van de verkeersprognoses worden geen afwikkelingsproblemen verwacht op (gedeeltes van) de Buitenring. Aangezien de Buitenring zal worden aangelegd als een 2x2-strooksweg is de afwikkelingscapaciteit van deze weg ruim voldoende om de geprognosticeerde heoveelheid verkeer af te wikkelen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08878**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De nu ter inzage liggende geluid- en luchtrapporten zijn verre van compleet. Het controleren van de beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie. Zo ontbreken o.a. de lijst met gebouwen, de bodemgesteldheid, de hoogtelijnen, schermen, toetspunten, algemene bodemfactor en resultatentabel. Niet aangetoond is ook de doeltreffendheid van voorgestelde geluidbeperkende maatregelen. Het onderzoek dient krachtens art. 77 Wgh ingesteld te worden zoals vastgelegd in een Ministeriële Regeling, het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierbij hoort ook een afweging van verkeersmaatregelen zoals een snelheidsbeperking (80 km/u ipv 100 km/u). Ook dient de doeltreffendheid van de dunne deklaag B aangetoond worden gezien de afnemende geluidabsorberende eigenschappen door vervuiling en slijtage, vooral ook in de winter. Niet voor niets is er tweelaags ZOAB ontwikkeld. Bij een levensduur van ca 8 jaar zullen ook de absorberende eigenschappen op de in de berekning opgenomen waarde moeten blijven. Bij cluster 64 wordt aangegeven (deelrapport 10 A blz 52) dat met een scherm van 5 m op alle woningen de voorkeursgrenswaarde wordt bereikt. Er wordt echter een scherm van 2 m geplaatst en dat zou een nagenoeg gelijk akoestisch effect hebben! Wat is er in de berekening aangehouden? Er wordt aangegeven dat er in de cluster 64 geen woningen aanwezig zijn met de maximale grenswaarde. Is dat juist? Aangegeven is dat de woningen binnen het overlappende deel van de geluidszones betrokken worden bij de cumulatieberekeningen (deel-rapport 10 A blz 40). De woningen van Hövell tot Westerflierhof nrs 29 t/m 34 en de woningen aan de Veldgaard (gemeenteSchinnen) vallen binnen de overlappende zones van de BPL, de ovatonde, de Allee en de nieuwe rotonde Allee/Patersweg. Eerdere gegevens van de gemeente Heerlen gaven aan dat deze woningen in de heersende situatie al een zeer hoge geluidbelasting hebben. (Actieplan / EUgeluidbelastingkaart Agglomeratie Heerlen (versie : 24 juni 2008). De cumulatieberekening ontbreekt nog. Wij vragen daarbij ook het vliegtuiglawaai (AWACS) mee te nemen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Het akoestisch onderzoek, deelrapport 10a, is compleet. De in het akoestisch onderzoek gehanteerde uitgangspunten zijn weergegeven in hoofdstuk 3 van dat rapport. Wat betreft cluster 64 geldt dat met een scherm van 5 meter hoog alle overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde ongedaan kunnen worden gemaakt. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat met een scherm van 2 meter hoog een nagenoeg gelijk akoestisch effect kan worden bereikt. In het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat met een scherm van 2 meter hoog geen hogere waarden hoeven worden vastgesteld. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van die conclusie. Anders dan reclamant stelt, is de gecumuleerde geluidsbelasting wel degelijk berekend en beoordeeld. Naar het oordeel van de provincie is geen sprake van een onaanvaardbare gecumuleerde geluidsbelasting. Het geluid vanwege de AWACS-vliegtuigen is daarbij betrokken (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10a). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Zie voor de cultuurhistorische waarde deelrapport 2 tweede aanvulling MER blz 56. Het beschermd dorpsgezicht geniet de status van een rijksmonument. De karakteristieke monumentale bomenlaan, met in de aslijn het prachtige kasteel Amstenrade wordt opgeofferd. De zichtlijn op het kasteel wordt gebroken door de weg ca 2 m te verhogen en er een verhoogd plein te maken. De weg wordt ipv 2x1 strook verbreed tot 2x2 (gedeeltelijk 1x2 +1x3). Herplant van bomen is niet mogelijk omdat daartoe de ruimte ontbreekt. De nu zo fraaie ruimte aan de Oudestraat met monumentale oude boerderijen verliest zijn aangename afmetingen. De verbrede Allee is nodig voor het geprognosticeerde verkeer dat verder op in de Hoofdstraat vastloopt. De toename van het verkeer met 65% kan niet door de winkel-hoofdstraat. De routes voor langzaam verkeer zijn niet aangegeven, de Oudestraat is nauwelijks meer bereikbaar. Voldoende ruimte voor opstelstroken is er niet. Ook aan de andere zijde van de Allee zijn verkeersproblemen te verwachten op de rotonde Patersweg (met 5 rijstroken p de Akerstraat Noord). Het fietsverkeer is er niet behoorlijk in te passen Het wandelen/fietsverkeer naar Amstenrade wordt met een omweg van ca. 500m! over de BPL geleid. De verbindingen worden veel slechter i.p.v. beter. VRI installaties zijn nodig en de reistijd (ook van het langzaam verkeer) wordt ook hier eerder verlengd dan verkort! Bomen verdwijnen voor asfalt-pleinen. De veiligheid voor schoolgaande jeugd, andere fietsers en voetgangers heeft geen enkele prioriteit in genoemde plannen. Sterker: alles lijkt erop gericht dit ondergeschikt te maken aan gemotoriseerd verkeer. De BPL grijpt enorm in in het waardevolle Limburgse Landschap. Echte haast is er niet bij zeker niet gezien de economische ontwikkelingen. Omdat de BPL zeer ingrijpend is past de nodige zorgvuldigheid en niet het onvolledige haastwerk. De plicht om alternatieven te onderzoeken moet gehandhaafd worden alsook de plicht de Commissie M.E.R. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het M.E. Rapport. Vrijwel alle initiërende en controlerende taken liggen bij GS. Zelfs de ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt door GS verleend. De toelaatbare hoogte daarvan is ter beoordeling van (alleen) GS. De rechtszekerheid van belanghebbenden is in het geding aangezien uitvoering en toetsing in één hand liggen.
Antwoord:	Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet aangetast. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar, hierdoor wordt ook de openheid van het agrarisch cultuurlandschap niet aangetast. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De vormgeving van de aansluiting is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08886**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Voor het milieu en de overlast is een max. snelheid van 80 km/u te prefereren boven 100 km/u. Voor vrachtwagens wordt al gerekend met 80 km/u. Naarmate de snelheid toeneemt, neemt de capaciteit van de weg af. Bij 80 km/u heeft de weg een grotere danwei tenminste dezelfde capaciteit als een 100km/u weg. Het verkeersbeeld bij 80 km/hr. En rijstroken van slechts 3m breedte (smal) is rustiger dan bij 100 km/hr. Zeker in verband met de vele en soms (5 stuks) te dicht bij elkaar liggende knooppunten. De wervende werking van een weg wordt niet alleen door pure snelheid bepaald maar ook door het rustige, gelijkmatig doorrijdende verkeer. In het rapport "toetsing op doelbereik & MKBA" blz 4 wordt een vergelijking aangehaald met een versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/u en een aantal gelijkvloerse aansluitingen. Dat is natuurlijk niet vergelijkbaar. Zinvol is een vergelijking met 2x1 rijstroken, 80 km/u, met ongelijkvloerse kruisingen. Tevens kan de kritische grens van de capaciteit volgens deskundigen op 24000 a 25000 motorvoertuigen gesteld worden i.p.v. de aangegeven 23000. Als daarbij nog eens kritisch gekeken wordt naar de parameters in het verkeersmodel o.a. naar de grote omweg en het VRI verkeersplein bij Nuth, de bereikbaarheid van de huidige toeristische attracties via de N 281 i.p.v. de BPL-oost, het vervallen van de aansluiting N 258n, dan is er een grote kans dat het 80 km/u model zeer aantrekkelijk blijkt te zijn. Het moet tenminste serieus bestudeerd worden. Het effect van de binnenring, die nog niet geheel gereed is, moet echter wel meegenomen worden. De Wgh geeft ook aan dat verkeersregulerende maatregelen, waaronder snelheidsbeperking, voorrang hebben bij het beperken van geluidoverlast. Het tijds-voordeel van 100km/u t.o.v. 80km/u bedraagt over de hele ring (26 km) slechts enkele minuten! In plaats van ruim 30 ha nieuw asfalt kan bij 80km/u 2x1 met ca de helft volstaan worden en kan veel natuur gespaard blijven. Een goede besluitvorming zonder deze oplossing grondig onderzocht te hebben is niet mogelijk
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. In de onderzochte 2x1-strooks 80 km/u varianten is zowel de situatie met gelijkvloerse als ongelijkvloerse kruispunten geanalyseerd. Hieruit is gebleken, dat beide varianten onvoldoende oplossend vermogen hebben en dat daardoor aantrekkelijke routes over heb onderliggend wegennet worden gebruikt. Er is derhalve serieus onderzocht wat het oplossend vermogen van deze 2x1-strooks 80km/uur varianten is. Ten aanzien van de gehanteerde grenswaarde van 23.000 mvt/uur: dit is een algemeen gehanteerde grenswaarde, die onder andere in de CROW-richtlijnen genoemd wordt. Maar ook indien een hogere grenswaarde zou worden gekozen (24.000 of 25.000 mvt/uur), zoals u oppert in uw zienswijze, liggen de geprognosticeerde intensiteiten op het overgrote deel van de Buitenring ruim boven deze grenswaardes. De noodzaak tot een 2x2-stooks weg is derhalve wel degelijk aanwezig. Overigens is de kosten- en ruimtebesparing van een 2x1-

strooks variant beperkt ten opzichte van een 2x2-strooks variant, onder andere door de noodzaak van een vluchtstrook in geval van een 2x1-strooksvariant. Hierdoor zijn ook brede viaducten noodzakelijk.□□Behalve de B258n, zijn ook de andere infrastructurele ontwikkelingen, die reeds bekend zijn in het verkeersmodel meegenomen. Dus ook de Binnenring en de nieuwe aansluiting Nuth. Eventuele routewijzigingen van het verkeer als gevolg van deze nieuwe infrastructuur is dus meegenomen in de verkeerseffecten die uit het verkeersmodel volgen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Parkstad heeft een zeer fijnmazig netwerk ten behoeve van het langzame verkeer, vooral□voor voetgangers en fietsers. Voor een belangrijk deel draagt dat bij aan het woon- en leefplezier van de inwoners. De BPL vormt een enorme barrière voor dit netwerk. Mooie bruggen, tunnels en omwegen verhogen het genot niet. De routes van fietsers langs rotondes bijvoorbeeld is riskant en wordt als onaangenaam ervaren. Uit de plannen blijkt niet duidelijk hoe de BPL ingepast wordt in het langzaam verkeer netwerk zonder veel belemmeringen, omwegen, hoogteverschillen, gevaarlijke kruisingen etc. Voor een goede beoordeling ontbreken de gegevens.
Antwoord:	Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wandelroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In "toetsing op doelbereik & MKBA " staat dat er momenteel nog ca 190 ha terrein uitgeefbaar is op bestaande bedrijventerreinen. Dat moet ruim voldoende zijn. Op figuur 3.11 staan nog 6 heplande bedrijventerreinen, dat kan in deze tijd toch niet serieus genoemd worden ?
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waar wordt de natuur gecompenseerd? De geplande bedrijventerreinen liggen NB langs de BPL. De landschapsvervuiling door deze "zichtlocaties" zal Parkstad tot industriestad maken. De prachtige natuur moet weer wijken. Streep door de geplande bedrijventerreinen!
Antwoord:	De natuurcompensatietaakstelling en het natuurcompensatieplan is opgenomen in de Natuurtoets voor de BPL (deelrapport 8A). In dit rapport staat dat de selectie van gronden voor natuurcompensatie is gebaseerd op een aantal randvoorwaarden, waaronder deze: de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep (Nederlands grondgebied) gelegen te zijn. Dit betekent dat natuurcompensatiegronden altijd in de nabijheid van de BPL worden gerealiseerd. Dit betekent echter niet dat de gehele directe omgeving van de BPL beschikbaar is voor natuur. Als gevolg van verschillende belangen, waaronder economische, is ervoor gekozen om op een aantal plaatsen langs de BPL ruimte te reserveren voor bedrijven. In combinatie met de ontwikkeling van natuur- en landschappelijke waarden zal de leefomgeving hierdoor toch gehandhaafd, en op sommige plaatsen zelfs verbeterd kunnen worden. In het Omgevingsplan is toegelicht hoe de landschappelijke inpassing van de weg en omliggende bedrijven wordt vormgegeven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Terugdringen van verkeer in woonkernen: "Zie tabel 3.8 "toetsing op doelbereik & MKBA". De verschuiving van het verkeer naar de BPL heeft geen effect op de leefbaarheid in de bebouwde kom omdat de BPL vlak langs de bebouwde kommen loopt. Dat geldt ook voor de emissies. De verkeersdruk in de woonkernen zou verminderen, zie tabel 3.8. We nemen enkele voorbeelden. Stationstraat Nuth, verkeer naar de A76 : al het verkeer naar de A76 zal naar het Turboplein moeten en dat kan alleen via de Stationstraat/van Eijnattenweg omdat de andere routes via weggetjes, niet geschikt voor vrachtwagens lopen, de Nierhovenstegelstraat of de Platsbeekweg en nauwelijks verkeer kunnen hebben. De genoemde daling van 25 % zal hier dus komen te vervallen. De Patersweg in Hoensbroek, van het begin af aan een knelpunt, zou 50%, oftewel 7300 voertuigen minder krijgen. Het verkeer van de BPL geeft een extra belasting van de Allee richting Amstenrade die volgens voorstel teruggebracht kan worden door de hoofdstraat in Amstenrade 30 km/u zone te maken. Dit geeft een reductie van ca 9000 voertuigen. Echter deze voertuigen zulen dan via de Patersweg en de Hommerterweg naar hun bestemming gaan. Dit veroorzaakt op de Patersweg een toename van ca 9000 voertuigen .i.p.v. een afname van 7300 (volgens de tabel). De J. Bernhardlaan te Hoensbroek krijgt volgens de tabel 16% oftewel 9620 voertuigen minder te verwerken. Nu blijkt dat het verkeer vanuit Hoensbroek naar Heerlen via de BPL ca 2,8 km meer moet gaan rijden. De kortste weg is in veel gevallen via de J. Bernhardlaan Klinkertstraat-Esschenweg . De Bernhardlaan zal dus een flinke toename kunnen verwachten. De Maastrichterlaan in Brunssum is momenteel door een aantal verkeersmaatregelen niet meer druk te noemen; het verkeer naar Brunssum rijdt grotendeels via de Emmaweg. De in de tabel genoemde afname van 72% is voor zover nodig reeds ingevuld, etc, etc. De veranderingen in voertuigkilometers en intensiteiten laten dus niet zien dat de BPL resulteert in het gewenste effect. Als er al voordelen zijn, zijn die marginaal en wegen niet op tegen de verschrikkelijke ingrepen in het landschap met alle bijkomende nadelen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01366-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **08911**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thijssen P.J.G., Veldgaard 29 6436EX te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zie : "toetsing op doelbereik & MKBA" figuur 3.7 Routekeuze Kerkrade-Aachen en figuur 3.8 Routekeuze Brunssum-Aachen. De toetsing is kennelijk geschiedt op achterhaalde gegevens. Hier wordt kennelijk nog uitgegaan van realisatie van de N258n tegelijk met de BPL. De relatie zou daardoor beter worden, maar de N258n gaat (voorlopig) niet door en de in de rapporten beschreven reistijdverkorting dus ook niet. Waarschijnlijk zijn deze figuren daarom ook niet opgenomen in het deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek. Bekijken wij ook de andere routekeuzefiguren dan vallen er veel onzorgvuldigheden op en kunnen op basis hiervan geen onderbouwde conclusies getrokken worden. Bijvoorbeeld figuur 3.1 Nuth-Brunssum. De aangegeven route in de huidige situatie is niet correct. Door verkeersmaatregelen gaat de hoofdstroom nu over de nieuwe Emmaweg. Het routevertrekpunt zal voor de vergelijking natuurlijk centraal in Brunssum gekozen moeten worden en niet aan de noordrand. Het eindpunt zal ook centraal in Nuth gekozen moeten worden en niet op de snelweg ter hoogte van Schinnen ! De werkelijke uitkomst is dat de route met BPL langer wordt en de reistijd in het gunstigste geval gelijk blijft. Bij figuur 3.2 Routekeuze Nuth-Landgraaf is de route over de BPL zondermeer langer. De huidige route zou berekend moeten worden met het gebruik van de binnenring en dan zal de bestaande route een stuk gunstiger zijn. Bij figuur 3.3 Routekeuze Nuth- Kerkrade verandert de situatie nauwelijks door de komst van de BPL. Vreemd is wel dat de route met BPL getekend is over de A76 en dus géén gebruik maakt van de N281 (deel van de BPL). Vermoedelijk geeft de hogere maximumsnelheid op de A76 theoretisch een kortere reistijd. Er wordt op die manier een verkeerd beeld geschapen omdat de route over de A76 nu reeds bestaat. Tot slot de Intensiteitenkaart, afb 3.2 "deelrapport 4 A verkeerskundig onderzoek" blz 17. In tegenstelling tot de tekstuele toelichting geeft de kaart aan dat juist alle toevoerwegen naar de BPL een sterke verkeerstoename krijgn en een aantal wegen, die best meer verkeer kunnen hebben, juist minder voertuigen krijgen . Bijvoorbeeld de Randweg in Hoensbroek, de binnenring en de N 276. Zeer opvallend is dat 1/3 deel van de ring (N281) ook minder verkeer krijgt! Uitgerekend de wegen die nog niet zo lang geleden aangelegd of verbeterd zijn en geschikt zijn voor meer verkeer, krijgen minder verkeer. Op de intensiteitenkaart is ook nog de N258n opgenomen, die niet doorgaat. Kennelijk is deze weg wel bij de intensiteitsberekening meegenomen. De kaart geeft dus ook een onjuist beeld.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De routekeuzes die ten grondslag liggen aan de reistijdberekeningen, worden door het verkeersmodel zelf bepaald, waarbij in de spitsperiodes rekening gehouden is met de capaciteiten op wegvakken en kruispunten. Daarom is zowel de ochtend- als avondspits capaciteitsafhankelijk toegedeeld met kruispuntweerstanden en niet alleen op basis van de kortste route in afstand. Dat kan ertoe leiden dat het verkeersmodel soms routes kiest, die op het eerste oog en gerelateerd aan de af te leggen afstand, niet logisch zijn. In die gevallen zijn de korste routes in afstand dus echter niet de snelste routes in tijd. Het is dus niet zo dat de routekeuze vooraf door ons is bepaald en handmatig in het verkeersmodel is ingevoerd.Uw constatering dat de toevoerwegen van/naar de Buitenring meer verkeer te verwerken krijgen is correct. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op de wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over. Het is onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het verzoek het PIP niet in, dan wel kort vóór, de zomervakantie te presenteren. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houdt daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concluderen wij dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Met betrekking tot het door u geconstateerde gebrek aan draagvlak, wordt nog het volgende opgemerkt. De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen ontlenen aan door uw College genomen besluiten. Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22. De vergrijzing in Parkstad blijkt voorts volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is al gerealiseerd met de aanleg van de B56.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Ik ben overigens van mening dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur BPL. Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Uzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" (6) noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze pnten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgeschoten. De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) nihil te zijn. Naar onze mening mag deze MKBA absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames. Bovendien bestaan de genoemde baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Wij stellen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald. Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in

die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost.

Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). □In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. □ □1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." □Reactie: □Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. □Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.□□2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd

meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie: Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie: Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk tot hogere intensiteiten.” Reactie: `In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de

m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL. Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt. Het geluidsniveau in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 dB. Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat dit geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 dB ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Wij verzoeken uw College met de uitspraak van de Raad van State 7 april 2010 (nummer 200806952-1) inzake de AWACS rekening te houden bij de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Indien in het PIP is aangegeven dat een geluidmaatregel (zoals het aanbrengen van geluidsarm asfalt) getroffen wordt, zal de wegbeheerder deze maatregel ook moeten treffen. Van strijdigheid met het rechtszekerheidsbeginsel is dan ook geen enkele sprake. □□ Uit onderzoek is gebleken dat met het voorgestelde type stil asfalt een geluidsreductie kan worden bereikt van ongeveer 2 dB. Het is juist dat de kwaliteit, en daarmee het

geluidsreducerend effect, van het geluidsreducerend wegdek na verloop van tijd afneemt. Conform artikel 2, eerste lid, onder a, van eht Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is daar in het akoestisch onderzoek ook rekening mee gehouden. Daarnaast zal de wegbeheerder eisen aan de leverancier van het asfalt stellen ten aanzien van de levensduur en het akoestische effect van het asfalt. Ook zal het wegdek na ingebruikname regelmatig gereinigd worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01367-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08506

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen. Onze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan.□Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen.□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij Ministeriële Beschikking van 31 maart 1969 kreeg de omgeving rond het kasteel en de RK Kerk van Amstenrade de status van rijksmonument, onder de naam "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Bij Ministeriële beschikking van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, evenals van de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen van 15 december 1997 (nr. 1997/210-1281) is een aantal straten, waaronder de Oudestraat, een en ander gelet op artikel 35 en 36 van de Monumentenwet 1988, toegevoegd aan het oorspronkelijke in 1969 ontstane "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Het "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade" is een bestemmingsplan dat, zoals hiervoor omschreven, op zich de status van rijksmonument heeft. Het totale plan omvat 33 rijksmonumenten, 35 gemeentelijke monumenten en een aantal beeldbepalende panden. Naast de kerk bevindt zich een wel zeer uitzonderlijk rijksmonument, namelijk één van de twee in Nederland nog intact zijnde "pastoorsboerderijen". Naar het kasteel toe zijn twee "oprijlanen" gelegen. De oudste is de Allee, met daarlangs drie rijen monumentale, beeldbepalende eiken. De tweede oprijlaan (oostzijde) is de Kloosterberg/Brunssummerweg. De bomenrij langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade. De aanwijzing tot rijksmonument maakt dat het "`Beschermd Dorpsgezicht i.c. de Allee" een zogenaamd "conflictrijk gebied" is met een hoge mate van wettelijke bescherming. Juist van uw College mag worden verwacht dat u uw wettelijke zorgplicht tot het in stand houden van dit uitzonderlijke gebied waarmaakt. Wij als inwoners van Schinnen alsmede de bewoners van dit gebied, zijn gehouden aan strenge bouwvoorschriften bij renovaties, verbouwingen enz. Met de plannen van uw College in, dan wel direct aangrenzend, aan dit Beschermde Dorpsgezicht tast u, in het licht van deze beschermde status, de rechtszekerheid van ons inwoners van Schinnen, alsook van de bewoners, aan. Wetgever stelt uitdrukkelijk dat er een "dringend maatschappelijk belang" moet zijn om dit beschermde gebied te doorkruisen, dan wel te "beschadigen". Dit dwingend maatschappelijk belang heeft uw College op generlei wijze aangetoond. Ondanks het feit dat wetgever stelt dat het onderzoeken van alternatieven "voorliggend" is, heeft uw College nagelaten minder beschermde alternatieven te onderzoeken. Ook dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Door de gemeenteraad van de gemeente Schinnen is, naar aanleiding van het Ministeriële aanwijzingsbesluit, een "beschermend bestemmingsplan" vastgesteld. De regels, evenals de toelichting op het PIP, houden geen dan wel te weinig rekening met de bepalingen uit het Ministeriële aanwijzingsbesluit. Omdat het PIP voor een gedeelte het vigerende Bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het ons inziens noodzakelijk om de regels betreffende het BDA uit het vigerende bestemmingsplan over te nemen. Dit doet recht aan het "Belvédère - gedachtegoed", namelijk dat de cultuurhistorische waarden richtinggevend moeten zijn.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van

nieuwe laanbomen.□□Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. □In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming ‘Agrarisch met waarden’ geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□

Met de keuze voor een verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.□□□□□

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het "Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade" ligt het kasteelpark. Dit circa 10 ha grootte wandelpark, dat een scala aan zeer oude, zeldzame bomen en planten bevat, ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer 250 meter van onze straat. Het kasteelpark is in beheer bij de vereniging Natuurmonumenten en herbergt, door zijn rustige ligging en gevarieerde samenstelling van bomen en planten, een groot aantal bijzondere diersoorten, waarvan een aantal een beschermde status heeft. Een aantal van de aldaar voorkomende diersoorten zijn wettelijk beschermd in het kader van de Flora en Faunawet. Aangezien alle bewoners van de Oudestraat een grote tuin hebben met een zogenaamde "bosbeplanting", vormen deze tuinen een "uitvlieg- dan wel foeragegebied" voor de hiervoor genoemde, deels beschermde, dieren. Door de aanleg van de BPL en de daarmee gepaard gaande toename van verkeersintensiteit en geluidsoverlast, zowel aan de voorzijde alsook aan de achterzijde van deze woningen, dreigt dit "uitvlieg- en foerageergebied" voor deze dieren te verdwijnen. Voorts lopen deze dieren een groot risico door voertuigen te worden overreden. De aanleg van de BPL verstoort de samenhang van de "groene long" van onze leefomgeving. Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, laat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Ook aan Natuurmonumenten en lokale IVN is gedurende het project gevraagd gegevens aan te leveren. Deze gegevens en rapporten vormen de basis van de effectenstudie en van het mitigatie- en compensatieplan. Waar negatieve effecten op treden is zijn mitigerende en compenserende maatregelen voorzien welke zijn uitgewerkt in het mitigatie en compensatieplan. In het mitigatieplan is rekening gehouden met bekende en veronderstelde migratieroutes van vleermuizen en andere diersoorten. Op plaatsen waar deze routes de BPL kruisen of waar belangrijke leefgebieden worden doorsneden, worden specifieke faunapassages voorgesteld. □□Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee

wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01367-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08539

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van het gebied Akerstraat Hoensbroek richting de Hoofdstraat te Amstenrade en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende: Ten gevolge van mijnschade (instorten mijngangen enz.) en de bodemgesteldheid (waterhuishouding) is de NAP hoogte van het kruispunt Allee / Hagendorenweg (nabij kasteel Amstenrade) door de jaren heen 9 meter "verzakt" en lager komen te liggen dan de NAP hoogte bij de vroegere ingang van de staatsmijn Emma (thans ter hoogte van verzorgingscomplex Emmastaete) te Hoensbroek; De ondergrond van dit gebied bestaat afwisselend uit kleilagen en lagen met drijfzand. Deze bodemgesteldheid versterkt nog eens de instabiliteit van deze omgeving; De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te weten: de "Heerlerheide storing" en de "Feldbis". De "Heerlerheide storing" is volgens onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien; o Ook de "waterhuishouding" in deze omgeving is zeer instabiel. Er is in onze straat nu al regelmatig sprake van wateroverlast. Om de overlast te beperken tot alleen de Oudestraat en omgeving is enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Volgens de plannen van uw College is bij het kruispunt BPL/Allee een kelder met een grote waterpomp voorzien, die het hemelwater gaat wegpompen naar genoemde waterbuffer. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in de Oudestraat in aantal en in omvang toenemen, hetgeen wij ongewenst vinden. Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving, NB. Gemeente Schinnen, heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de Allee en door de Hoofdstraat in Amstenrade voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen wordt gereden? Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van onze woningen wanneer met name de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden.
Antwoord:	In het inpassingsplan zijn de benodigde ruimte in het veld en de hoogte van kunstwerken geregeld. Bij de realisatie van de weg en de kunstwerken wordt rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige kenmerken en (on) mogelijkheden (ligging t.o.v. woningen). In het kader van de aanbesteding van het project zullen eisen worden gesteld m.b.t. onderzoeken die nog zullen moeten worden uitgevoerd naar effecten op bodem, waterhuishoudkundige situatie en de omgeving (woningen). Aan de hand van onderzoeken kunnen maatregelen worden getroffen. Op deze manier zal voorkomen worden dat ter plaatse aanwezige functies en waarden worden aangetast (verzakken). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Natuur
Zienswijze:	Om de plannen te kunnen uitvoeren, dient de monumentale eikenlaan (langs de Allee) voor een groot deel (ongeveer 25 bomen) te worden gerooid. De bomenrij langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade en vormt over een lengte van ongeveer 300 meter de grens, of te wel het aanzicht, van het Beschermde Dorpsgezicht. Het rooien van deze bomenrij betekent een regelrechte amputatie van een belangrijk deel van het BDA. Door deze amputatie, de verbreding en de verhoging van de Allee naar 2 meter boven het maaiveld, worden het aanzicht en het uitzicht, evenals de authenticiteit van het BDA ernstig verstoord dan wel aangetast. In tegenstelling tot wat de voorlichters van uw Provincie tijdens de inloopdagen beweerden, zijn de eiken langs de Allee niet ziek. In opdracht van de gemeente Schinnen (beheerder sinds 2006) voerde een gerenommeerd boomverzorger voorjaar 2010 nog onderhoudswerkzaamheden" (snoeien, opschonen enz.) aan deze bomen uit. Daarbij is niets van een ziekte van deze bomen gebleken. Een ander door ons geconsulteerd (Europees gecertificeerd) boomverzorger stelt eveneens dat deze eiken in een prima staat van gezondheid verkeren. Volgens deze zijn de eiken zelfs van een bijzonder, niet alledaags voorkomend, soort. Op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) hadden wij dan ook graag inzage in het rapport van een gecertificeerd boomverzorger waarmee de ziekte van de bewuste eiken werd vastgesteld.
Antwoord:	Of de bomen ziek zijn of niet, is niet van doorslaggevend belang. De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08543**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, ontstaat er volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal "verkeersbewegingen" van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen. Mede als gevolg van het rooien van de bomenrij langs de Allee zal er een bovenmatige toename van geluidsoverlast, een toename van een concentratie stikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor ons Woon- en Leefmilieu evenals onze Gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast. Ook ten aanzien van dit onderdeel hebben wij ernstig onze twijfels of uw College, bij de voorbereiding van het Inpassingplan, onze belangen wel voldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08544**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het advies van één van uw ambtenaren om na aanleg van de BPL op de Hoofdstraat te Amstenrade een 30 km zone in te voeren, kunnen wij helaas niet serieus nemen en druist in tegen het beleid van uw College sluipverkeer proberen te voorkomen dan wel te verminderen. Het verkeer door de Hoofdstraat te Amstenrade neemt eveneens toe tot ruim 24.000 voertuigen per etmaal. De infrastructuur van deze straat is niet op deze verkeerstoename berekend. Deze toename zal niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook op de kruispunten Allee / Hagendorenweg en Hoofdstraat /Hommerterallee tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers. Door de verhoogde "verkeersintensiteit" op de Hoofdstraat met alle gevolgen van dien zal de aantrekkelijkheid als winkelstraat snel afnemen. Daarmee zal de leefbaarheid in de kern Amstenrade verder afnemen. Dit is in strijd met het kleine kernenbeleid dat niet alleen uw College, maar ook de gemeentebesturen van die gemeenten, voorstaan.
Antwoord:	Een verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08545**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In een vroeg stadium ontvingen wij de informatie dat, in verband met de aanleg van de "ova-tonde" op de Allee, de Oudestraat aan de zuidzijde wordt afgesloten. De Allee wordt een oprit bestaande uit twee x twee rijstroken, die in een talud gaat oplopen naar een hoogte van 2 meter boven het maaiveld. Ondanks verwoede pogingen heeft ons niemand van uw voorlichters kunnen aangeven hoe de Oudestraat na, evenals tijdens de uitvoering van uw plannen, met voertuigen bereikbaar wordt/blijft. Hoe kunnen wij op dit moment, rekeninghoudende met deze ernstige incompleetheid van uw documenten, een adequate zienswijze indienen ten aanzien van de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen uit onze straat? Ditzelfde geldt voor een zienswijze omtrent een veilige bereikbaarheid van onze straat met voertuigen. Ook hier is sprake van het niet voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De Oudestraat krijgt na aanleg van de Buitenring een doodlopende structuur met een ontsluiting ter hoogte van de bestaande noordelijke aansluiting op de Allee. Hier wordt een middeneiland gerealiseerd tussen de 2 x 2 rijstroken van de Allee waardoor voertuigen de Oudestraat kunnen bereiken en verlaten. Door ruimtegebrek is het niet mogelijk een keerlus voor zwaar verkeer te realiseren. Momenteel wordt nog onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid voor zwaar vrachtverkeer gegarandeerd kan worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08546**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Nut en noodzaak
Zienswijze:	De gemeente Schinnen en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast (op vele fronten) geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinnen ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande kinderen. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinnen en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinnen bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling op het voorgaande wordt het volgende opgemerkt. Wij onderschrijven uw mening niet dat de gemeente Onderbanken geen enkel voordeel zal hebben bij de aanleg van de Buitenring . Erg positief is bijvoorbeeld, dat de doorgaande noord-zuidverbinding door Schinveld via de Jabeekerstraat-Beekstraat-Kloosterlaan-Bouwbergstraat behoorlijk zal afnemen als gevolg van de Buitenring (afnamen tot 70à 80%).□Een ander belangrijk voordeel is het verdwijnen van de sluiproute vanuit Duitsland via de kern Jabeek dat richting de A76 in Schinnen rijdt. Maar ook in de andere kernen in de gemeente Onderbanken wordt het rustiger als gevolg van de Buitenring, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.□ □Ook zullen de reistijden van/naar Onderbanken korter worden. Inwoners van Onderbanken zijn als gevolg van de Buitenring bijvoorbeeld straks sneller op de A76 of in Kerkrade en bezoekers/werkenden in de gemeente zijn sneller in Onderbanken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08547**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het wel ontzien van de bewoners van de wijk Mariagewanden, maar dit niet te doen voor de bewoners van Vaesrade, de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof te Hoensbroek, de bewoners van de wijk Achter den Hof en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht, beide te Amstenrade, is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Bij het opstellen van uw inpassingplan ontziet uw College bepaalde monumenten (o.a. de hoeve bij kasteel Reymersbeek). Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade geniet eveneens de status van rijksmonument (zie ons betoog bij het onderwerp "status Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade"). Het kan niet zo zijn dat uw College bij het opstellen van uw plannen twee monumenten met een gelijke status op verschillende wijze meeweegt. Ook dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Met betrekking tot het beroep op het gelijkheidsbeginsel van reclamant merken wij het volgende op. Bij het ontwerp van de Buitenring Parkstad Limburg is het landgoed Amstenrade en omgeving zoveel mogelijk gespaard zoals dat ook het geval is bij Kasteel Reijmersbeek. In beide gevallen is het niet mogelijk gebleken de omgeving van de rijksmonumenten geheel te sparen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen. □□
Antwoord:	Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01367-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek Heemskerk-Crasborn C.A.M.E., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Indien uw college uw plannen voortzet, verzoeken wij de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen:□1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met□de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. □2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen□900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.□
Antwoord:	Wij nemen de zienswijze voor kennisgeving aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt□Cliënt stelt dat de door GS gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Slesingerstraat niet de juiste is. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar alternatieven. Met de belangen van cliënt heeft GS geen enkele rekening gehouden, Zoals bovenstaand vermeld onder het kopje `Verkeersaspecten` had GS in ieder geva! ook zorgvuldig onderzoek dienen te verrichten naar mogelijkheden om de Buitenring aan te leggen op bestaande wegen. De keuze voor het aanleggen van het nieuwe tracé is tevens onvoldoende gemotiveerd door de Provincie.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast□Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Deze toename van verkeersbewegingen zal voor cliënt, woonachtig in de directe nabijheid van het tracé, leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus□niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan stelt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is vee! te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen□aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijn stof, Omwonenden van de Buitenring, waaronder cliënt, zullen worden blootgesteld aan hogere waardes aan stikstofdioxide en fijn stof dan volgens wettelijke luchtkwaliteitseisen is toegestaan. Deze overschrijdingen van de grenswaarden stikstofdioxide en fijn stof leveren direct gevaar op voor de gezondheid van omwonenden van de Buitenring. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen, Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, 1e weten een verhoogde concentratie van luchtverontreinigde stoften gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentralies kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft bij de voorbereiding van het onderhavige plan onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning. De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Cliënt stelt dan ook flinke uitzichtschade te leiden door de aanleg van de Buitenring. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Nadelige gevolgen voor bedrijfsactiviteiten cliënten Cliënt exploiteert een houtzagerij op het perceel waar hij ook woonachtig is aan de Slesingerstraat. Zoals bovenstaand reeds vermeld beslaat het totale bedrijfsterrein 15.000 m2, waarbij de Buitenring komt te lopen over een derde gedeelte hiervan. Dit verlies aan oppervlakte van 5000 m2 is voor het bedrijf van cliënt fataal. Met deze afname van de bedrijfsopperv lakte is een reële exploitatie van de houtzagerij niet meer mogelijk. Ook zal het bedrijf hierdoor onverkoopbaar zijn. Cliënt wordt dan ook onevenredig aangetast door deze tracé-keuze. Met een financiële vergoeding voor het bovengeschreven verlies aan bedrijfsoppervlakte is hel bedrijf van cliënt niet gered. Voor de uitoefening van de bedrijfsactiviteiten heeft cliënt grond nodig. Aan het perceel van cliënt grenzende gronden, welke in eigendom zijn van gemeente Brunssum, zijn bestemd als `natuur` en aldus zonder planologische wijziging niet te gebruiken voor bedrijfsactiviteiten. Cliënt heeft hiertoe begrepen dat de gemeente Brunssum best bereid is tot verkoop van gronden over te gaan, echter om mogelijk te maken dat cliënt deze gronden ook voor bedrijfsactiviteiten kan gebruiken, dient de Provincie te zorgen voor natuurcompensatie elders.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09417**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt. Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09437**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL o opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemen mochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09450**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09597**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.□□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01368-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houzagerij Windels VOF , Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum Windels F., Slesingerstraat 2 6442PH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet De Flora- en Faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Zowel betrokken adviesbureau ARCADIS als de verantwoordelijke Bevoegde gezagen voor Flora- en faunawet (LNV) als EHS/N2000 (provincie Limburg) kwalificeren het uitgevoerde onderzoek als voldoende voor de

vergunningsprocedures. Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en

faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Bij het opstellen van het voorkeursalternatief zijn alle alternatieven tegen elkaar afgewogen voor alle relevante aspecten, waaronder natuur. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. De compensatietaakstelling voor EHS is nader

uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. Bij de locatiekeuze van natuurcompensatie zijn dan ook hoofdzakelijk ecologische criteria gevolgd zoals wettelijk vereist. Andere overwegingen (zoals groene buffering) heeft geen doorslaggevende rol gespeeld. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01369-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08509**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	TollMan BV , Grisenstraat 4 6465CE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01369-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08510**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	TollMan BV , Grisenstraat 4 6465CE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen. Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01369-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08511**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	TollMan BV , Grisenstraat 4 6465CE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01370-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08513**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hilhorst Groep Kerkrade , Wiebachstraat 28 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01370-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08514**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hilhorst Groep Kerkrade , Wiebachstraat 28 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01370-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08515**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hilhorst Groep Kerkrade , Wiebachstraat 28 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01370-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08516**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hilhorst Groep Kerkrade , Wiebachstraat 28 6466NG te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01371-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08519**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hendrik Bedrijven Brunssum BV , Waubacherweg 20 6440HA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen

Hoofdzienswijze: **01371-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08520**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hendrik Bedrijven Brunssum BV , Waubacherweg 20 6440HA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01371-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08521**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hendrik Bedrijven Brunssum BV , Waubacherweg 20 6440HA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01371-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08522**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hendrik Bedrijven Brunssum BV , Waubacherweg 20 6440HA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08527**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de Tracénota/MER Aansluiting Nuth staat dat het primaire doel van de studie aansluiting Nuth is hetrealiseren van een nieuwe aansluiting van de BPL op de A76 (Hoofdstuk 1, par. 1.2, pag. 20) Dat betekent dat als de Buitenring Parkstad Limburg niet hoert te worden aangelegd (immers nut, noodzaak en dwingend maatschappelijk belang zijn onvoldoende aangetoond) de noodzaak voor de aansluiting zoals beschreven in de tracénota/MER ontbreekt. Zonder Buitenring kan volstaan worden met een veel minder ingrijpende nieuwe aansluiting. Natuur, milieu en landschap ten noorden van Nuth het Geleenbeekdal worden dan enorm gespaard.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□De provincie ziet de aansluiting Nuth als een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. □De noodzaak van een nieuwe aansluiting staat beschreven in de tracénota/m.e.r. aansluiting Nuth. De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. De huidige aansluiting kan de hoeveelheid verkeer niet goed en veilig meer afwikkelen. De aansluiting Nuth is derhalve ontworpen, rekening houdend met de komst van de Buitenring Parkstad Limburg. Nut en noodzaak voor de Buitenring Parkstad Limburg is onderbouwd in de maatschappelijke kosten-batenanalyse (rapport van Ecorys, Buitenring Parkstad Limburg-toetsing op doelbereik en MKBA).□□Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond verklaren.□De noodzaak van een nieuwe aansluiting staat beschreven in de tracénota/m.e.r. aansluiting Nuth. De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. De huidige aansluiting kan de hoeveelheid verkeer niet goed en veilig meer afwikkelen. De aansluiting Nuth is derhalve ontworpen, rekening houdend met de komst van de Buitenring Parkstad Limburg. □□Nut en noodzaak voor de Buitenring. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08528**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De aansluiting Nuth is in strijd met ander provinciaal beleid.
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. □De hoogteligging van de aansluiting op de A76 wordt bepaald door de grote hoogteverschillen in het gebied de hoogteligging van de A76 zelf. □ Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast.□□Voorgesteld wordt de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08529**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het gebied waarvoor de Milieugroep zich inzet ligt ook de helling tussen Nagelbeek en de Horsel . In de tracénota/MER aansluiting Nuth wordt dit genoemd als één van de plekken waar het markante reliëf van het Limburgse Heuvelland uitstekend beleefbaar is (par. 9.2.3, pag. 179). Ook is deze helling een belangrijke verbindingszone (tracénota/MER , par. 8.3.2, pag. 150). Door de aanleg van het MMA zal het zicht op de helling voorgoed verdwijnen en worden extra barrières opgeworpen in de verbindingszone ter plaatse. Als deze ecologische verbindingszone aldus vervalt is vrijwel geen verbinding meer mogelijk van het Hellingenlandschap naar het Geleenbeekdal. Het betreft namelijk de enige echte groene corridor in deze omgeving. De aansluiting Nuth neemt een onnodig en veel te groot ruimtebeslag.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De voormalige zandgroeven tussen Spaubeek, Schinnen en Nuth vormen een belangrijke schakel in de ecologische verbinding tussen het Geleenbeekdal en Centraal Plateau. De rijksinfrastructuur (spoorlijn en A76) vormen op dit moment een barrière in deze verbinding. Vanuit het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) worden deze knelpunten op termijn

opgelost. Bij de aansluiting Nuth op de BPL wordt hier nadrukkelijk op geanticipeerd. Ter hoogte van het kasteel Reijmersbeek wordt de bestaande landbouwtunnel zodanig omgevormd dat het geschikt wordt als faunapassage, daarnaast een nat-droogpassage ter plaatse van de beek onder de A76. In het verlengde daarvan zijn ook passages opgenomen onder de toe- en afritten van de nieuwe aansluiting. Rondom deze passages en in het verlengde van het bronnenbosje wordt nieuwe natuur ontwikkeld aan de zuidzijde van de A76 (zo`n 5 hectare). Daarmee wordt niet alleen de gewenste ecopassage gerealiseerd, maar ook nieuwe natuur. De ecopassage is opgenomen in het inpassingsplan middels de aanduiding `specifieke vorm van natuur - faunapassage` (sn-fp). De nieuwe natuur, incl bronnenbosje, is bestemd nals `natuur` (N).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08530**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op verschillende plaatsen in de tracénota/MER aansluiting Nuth wordt gesproken over compenserende maatregelen welke getroffen kunnen worden. Nergens valt af te leiden of en in welke mate dat ook daadwerkelijk gaat gebeuren! Gezien de ervaringen in het verleden vrezen wij dat wij uiteindelijk weer met lege handen zullen staan, tn compenserende maatregelen dient ruim vooraf voorzien te zijn om een goede afweging te kunnen maken. Voor het POG geldt het "ja, mits regime". Dit houdt in dat ruimtelijke ontwikkelingen hier wel mogelijk zijn, mits er een groene tegenprestatie tegenover staat. Voor POG geldt ook dat oppervlak ruimtebeslag niet 1 : 1 gecompenseerd hoeft te worden. De exacte oppervlakte en de locatie van de compensatiegronden dient nader te worden uitgewerkt. (Bladz 155 en 156). Wij zijn van mening dat de te compenseren hoeveelheid ruimte voor o.a. POG veel groter dient te zijn dan louter en alleen de hoeveelheid "vierkante meters" die het tracé in beslag neemt. De doorsnijding, versnippering en barrièrewerking beïnvloedt immers een veel groter gebied.
Antwoord:	In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt, het ecologisch onderzoek geactualiseerd en het plan uitgebreid getoetst aan de huidige regelgeving met betrekking tot de Flora- en faunawet, N2000 en EHS. Het effectenonderzoek in het MER is dus geactualiseerd en gedetailleerd. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de mitigerende en compenserende maatregelen ten behoeve van natuur. Het bijgestelde compensatieplan zoals omschreven in deelrapport 8B Natuurtoets Aansluiting Nuth maakt deel uit van het PIP en daarmee het besluit de maatregelen tijdig voor aanleg van de weg uit te voeren.□□De aantasting van POG zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden.Dit compensatieplan wordt nog opgesteld en in een aanvulling opgenomen in het definitieve inpassingsplan. Met het voorgestelde compensatieplan voor aansluiting Nuth wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08531**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij hebben grote twijfels over de uitkomsten van het onderzoek naar nut en noodzaak van de Buitenring. Dat betreft vooral twijfels over het gebruik van actuele cijfers m.b.t. de bevolkingskrimp in Parkstad.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ De rapportage van ECORYS bouwt voort op de verkeersanalyses die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan. Deze analyses die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08532**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op 21 december 2006 werd door de Stichting Natuur en Milieu in samenwerking met de provinciale milieufederaties de reclamemast in Schinnen, gelegen langs de A76, tot de "lelijkst verlichte plek van Nederland" uitgeroepen. Op een afstand van 100 a 200 meter wil de provincie een turborotonde maken, een "landmark", zoals de Parkstadraad dit noemt - "de toekomstige zichtbare poort naar Parkstad Limburg". De "lelijkst verlichte plek in Nederland" krijgt concurrentie! Niet alleen de wegen maar ook de hoeveelheid licht op deze rotonde gaat als barrière werken. Het Geleenbeekdal heeft zo`n "landmark" niet nodig!
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast. In het Omgevingsplan zijn aanvullende maatregelen opgenomen om deze oplossing landschappelijk in te passen.We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen.Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting.In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen:- openbare verlichting van de weg- hinder door verlichting van voertuigenAan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen.De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling.Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08534**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerstoename in Schinnen en Spaubeek: Uit tabel 6.14 (tracénota/MER, pag. 83) blijkt dat zowel alternatief 14 als MMA slecht scoren ta.v. bodem, water en natuur, ruimtelijke ordening en landschap, cultuurhistorie en archeologie. Alleen op de aspecten verkeer en kosten scoort het MMA duidelijk beter dan alternatief 14. Wij zijn van mening dat de nieuwe aansluiting in Nuth volgens het MMA niet zal leiden tot een wezenlijke afname van de verkeersdrukte in Schinnen. Uit de gegevens op pag. 94 van de tracénota/MER aansluiting Nuth volgt dat er dan 8000 verkeersbewegingen zijn op de verlegde Nutherweg, dus ook in Nagelbeek. Zelfs het verkeer naar Spaubeek en omstreken zal meer hinder gaan ondervinden van sluipverkeer. Het aantal verkeersbewegingen in Hegge wordt dan geschat op 1800 en dat is zes keer groter dan in de autonome situatie (300). Dat het doorgaande verkeer niet meer door Schinnen zal rijden wordt door de eigen cijfers van dit MER zeker niet onderschreven!
Antwoord:	Uw constatering dat de nieuwe aansluiting Nuth volgens het MMA niet zal leiden tot een wezenlijke afname van de verkeersdrukte in Schinnen is onjuist. Het MMA leidt tot een afname van verkeer op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en maakt ook een einde aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer. Uw bewering dat er sprake is van 8.0000 verkeersbewegingen in Nagelbeek, is ook niet correct. Dit aantal geldt alleen voor de verlengde Nutherweg, die ter plaatse van de woningen aan de Nutherweg een nieuw tracé in het vrije veld, parallel aan de A76, krijgt Het bestaande gedeelte van de Nutherweg, waar deze woningen liggen, zal aan de Nuthse zijde worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, waardoor dit een zeer rustige bestemmingsstraat wordt. Tot slot geldt dat, hoewel het MMA zorgt voor een verkeerstoename op de Hegge, er geen sprake is van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Hegge heeft voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08535**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Over het algemeen kan worden opgemerkt dat van effecten van verkeersmaatregelen op de ene plek, de gevolgen elders ofwel onvoldoende duidelijk zijn ofwel juist negatief uitwerken. Op bladzijde 92 van de tracénota/MER aansluiting Nuth lezen wij: "Door de verkeerstoename van de Reijmersbekerweg, neemt de waarde van de zichtlocatie van de bedrijven langs de A76 toe" Dit kan toch niet een doel zijn om een Buitenring aan te leggen! Bovendien zal, zoals hierboven al opgemerkt, de waarde van een heel groot gebied juist dalen.
Antwoord:	De Reijmersbekerweg is in het verleden aangelegd als verbindingsweg van Nuth naar de geplande aansluiting tussen Schinnen en Nuth. Door het nieuwe plan van de aansluiting Nuth, krijgt deze weg zijn functie als belangrijke verbindingsweg weer terug. De gemeente Nuth heeft een revitaliseringsvisie gemaakt voor bedrijventerrein De Horsel, die inmiddels ook in uitvoering is. Daarbij is sprake dat het gedeelte van De Horsel langs de Reijmersbekerweg ontwikkeld wordt als zichtlocatie. Dat betekent dus dat het plan van de aansluiting Nuth en van De Horsel elkaar versterken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08536**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de tracénota/MER aansluiting Nuth ontbreken cijfers van de stikstofdepositie (zie o.a. pag. 16). Hoe kunnen wij hier dan een oordeel over geven? Inspraak van de burger wordt zinloos wanneer wezenlijkegegevens ontbreken.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08538**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De MER-aansluiting Nuth wordt niet ter beoordeling voorgelegd aan de commissie-mer. Alle inhoudelijke beoordelingen komen hiermee op het bord van de Raad van State, die vaak alleen procedureel toetst. Inspraak van de burger wordt zeer sterk beperkt. De provinciale overheid heeft zelf gedurende vele jaren aan deze buitenring "gewerkt". Onder het mom van de Crisis- en Herstelwet wordt de realisatie door de strot van de burger geduwd, juist in een tijd dat de economie toch al weer aantrekt. Op basis van de Crisis- en Herstelwet, die zijn effecten op de korte termijn dient te hebben, wordt in het gebied schade aangericht voor de eeuwigheid. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn. Hier is sprake van een bestuurlijk foute korte-termijn-keuze.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08540**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zoals hierboven ook al betoogd, kan bij het niet aanleggen van de Buitenring in Nuth worden volstaan met een nieuwe aansluiting die veel minder schade zal toebrengen aan milieu, natuur en landschap daar.
Antwoord:	De nieuwe aansluiting Nuth op de A76 is ontworpen uitgaande van de komst van de Buitenring Parkstad Limburg. De situatie met Buitenring is een hard uitgangspunt voor het plan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08542**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Volgens een nieuw vastgesteld regio program ma "Naar een Duurzame Vitale Regio" door de Parkstadraad moet het inwoneraantal niet verder dalen dan 220.000 (in 2040). Volgens de huidige verwachtingen zet die daling door tot 180.000. Dat is een daling van 72.000 inwoners t.o.v. het huidige aantal van 252.000! Onze mening is dat het in een vergrijzend Europa een onbegonnen zaak is de ingezette krimp te stoppen bij een inwoneraantal van 220.000. De aanleg van de Buitenring te rechtvaardigen door uit te gaan van een hoger inwoneraantal dan volgens de huidige voorspellingen te verwachten is, zonder aan te geven hoe die krimp tot staan zal worden gebracht, is volgens ons volkomen onterecht. Voor een onderbouwing van onze mening verwijzen wij naar een artikel "Bevolkingsdaling, van ontkenning naar beleid", geschreven door o.a. Wim Derks en verschenen in de herfst van 2008 in "Christen Democratische Verkenningen". Hierin staat: "Omdat bevoikingsdaling een steeds algemener verschijnsel wordt, ontstaat er concurrentie tussen gemeenten, regio`s, provincies en (Europese) landen op het vlak van aantrekken en behouden van inwoners en arbeidskrachten. Extra inwoners bij de een betekent extra daling bij de ander. Dit is een voorbeeld van politiek-bestuurlijk verkeerd reageren op de structurele aspecten van de bevolkingsdaling".
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08548**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In hetzelfde rapport staat over de mobiliteit het volgende: "Woon-werkverkeer is de belangrijkste oorzaak van verkeersknelpunten in de spits. Als in steeds meer regio`s binnen afzienbare tijd het aantal werkenden niet meer groeit en daarna gaat dalen heeft dat invloed op die problematiek. De nieuwe ouderen rijden weliswaar meer dan de huidige ouderen maar die mijden de spits. Het aantal kilometers van gepensioneerden is bovendien veel minder dan dat van werkenden. Toename van ouderen en afname van werkenden verminderen op den duur de automobiliteit in steeds meer regio`s. Het Sociaal en Cultureel Planbureau wijst op de remmende werking van de regionale bevolkingsdaling op de groei van de mobiliteit. Berekeningen van het Kenniscentrum voor Bevolkingsdaling en Beleid geven aan dat in Zuid Limburg de top van de automobiliteit van de bevolking al is bereikt".
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08551**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rapport "Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040", uitgegeven door Centraal Planbureau, het Milieu en Natuurplanbureau en het Ruimtelijk Planbureau in 2006, spreekt van een gevaar van overinvestering. Gezien de lange voorbereidingstijd en de lange levensduur van investeringen in o.a. infrastructuur, is het zaak om bij de planning rekening te houden met een mogelijk dalende behoefte aan dit soort voorzieningen. Bij trendmatige voortzetting van het huidige beleid bestaat er een gerede kans, zeker na 2020, dat de congestie op het wegennet gaat dalen. Toekomstige investeringen in infrastructuur worden dan al snel onrendabel en leggen onnodig beslag op natuur en landschap. In onze visie zou men de honderden miljoenen euro`s die nodig zijn voor deze buitenring en turboaansluiting in Nuth beter kunnen gebruiken voor de oplossing van de problemen die ontstaan door de bevolkingsafname in Parkstad Limburg. De huidige en toekomstige krimp kan juist nieuwe maar wezenlijk andere impulsen geven in de regio.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01372-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **08554**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek , Vinkenstraat 7 6176EX te Spaubeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Als een belangrijke reden voor de aanleg van de Buitenring wordt genoemd het beter bereikbaar worden van de regio voor de toeristen (hoofddoel BPL: "Verbeteren van de economische en toeristisch -recreatieve positie van Parkstad Limburg, pag. 15; ook pag. 81) Volgens de directeur van de VWZuid-Limburg zal de stroom Nederlandse toeristen naar Zuid Limburg in de toekomst afnemen. Zijzegt dit in een reactie op het zogeheten "trendrapport" van de provincie over het toerisme in Limburg. Volgens gedeputeerde Hessels moet de toeristische sector in de toekomst gaan zoeken in Nordrhein-Westfalen en in België, (zie artikel Dagblad De Limburger, 2-7-2010). Toeristen uit deze regio`s zullen nauwelijks gebruik maken van de Buitenring Parkstad. De toeristische attracties in Parkstad zijn via de huidige wegenstructuur goed bereikbaar.
Antwoord:	De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio en is nog altijd in ontwikkeling. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring kan juist een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling.□□Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoeker soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties makkelijk te vinden zijn.□Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. □□Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01373-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08523**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hajnadi Klimaattechniek BV , Postbus 3003 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01373-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08524**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hajnadi Klimaattechniek BV , Postbus 3003 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01373-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08525**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hajnadi Klimaattechniek BV , Postbus 3003 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.

Hoofdzienswijze: **01373-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08526**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Hajnadi Klimaattechniek BV , Postbus 3003 6460HA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01374-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gregoire-Dubel E., Hélène Mercierstraat 28 3201ED te Spijkenisse
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	U bent mijn laatste hoop. Ik de zwarte specht ben bang. Bang dat ons leefgebied in Zuid-Limburg ernstig verstoord dreigt te worden. Ik woon al heel lang in het gebied waar nu een vierbaans ringweg gepland is. Precies door de omgeving waar ik woon en veel van mijn soortgenoten. Wel eens van de draaihals gehoord. Ook zij zijn angstig volgens de wet zijn wij toch Beschermd vogels. Als de plannen doorgang vinden hebben wij in Zuid Limburg nergens meer rust. Wij willen er zo graag blijven wonen. Bovendien het is algemeen bekend dat deze regio de grootste bevolkingskrimp heeft van Nederland. Bedenk dat wij helemaal gratis dit natuurgebied mede uniek maken. Wij voeden ons zelf en planten ons voort zonder kosten voor de samenleving. Wat een vierbaans ringweg, Natuurweg zult U bedoelen. En wat denkt U van toerisme inkomsten. Help ons, dan helpt U ook Zuid Limburg. Er liggen dacht ik mooie wegen genoeg. Weinig hoor ik over frequente files in dit gebied. De bevolking krimpt daar zelfs, net als bij ons als de plannen doorgaan. Ik hoop dat ik U genoeg heb kunnen overtuigen. Help, help,help ons a.u.b.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01375-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Benden A.H., Bouwbergstraat 9c 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Verkeer
Zienswijze:	Het betreft hierbij het stuk Buitenring wat zou komen bij onze woning, gelegen aan de Bouwbergstraat 9c te Brunssum. In het bijzonder maak ik bezwaar tegen het verdwijnen van onze inrit, gelegen aan de Hogenboschweg. Dit is aan de achterkant van onze woning. Ik heb begrepen uit de tekeningen dat deze inritten tevens ook die van onze buren net meer zijn opgenomen in het traject. Mijn grootste bezwaar is, dat ik gehandicapt ben, en ik vaker wegga met mijn scootmobiel op een aanhanger, welke is gestald achter de woning. Tevens parkeer ik hier mijn auto, onder een carport, vanwaar ik veel gemakkelijker kan weggaan. Voor mij zou dit dus een verschrikkelijk zijn, om mijn achterinrit te missen. Ik heb dit al veel vaker aangegeven en bezwaar gemaakt. Er is zelfs iemand van de provincie hier geweest, die ons heeft verzekerd dat, wanneer er een inrit zou verdwijnen er absoluut een oplossing gezocht zou worden om de inritten in ieder geval te behouden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08537**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard (onsamenhangend, incompleet, inconsistent en zelfs misleidend) dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was ook deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport ontwerp oplossing nog niet klaar was, nog niet bekend was en/of een oplossing nog niet duidelijk was. Het is onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich op basis van deze niet complete documenten, met daarop een gebrekkige voorlichting door uw ambtenaren, in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort voor, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. □□Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van□onderzoeken enz. concluderen wij dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen□zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen□voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip□van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij□onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.□□Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid□in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen□ontlenen aan genomen besluiten.□□Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te□onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via□oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw□College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College□graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen en Bos. Deze rapporten□zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder□steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan□aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid

tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit

en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant. Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief MMA. Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve trace langs de randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds rechtsgeldig zijn.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken.□□Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. □□De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de verschillende alternatieven voor de BPL zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie.□□Ten aanzien van het MMA heeft de provincie in het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL gemotiveerd waarom er op onderdelen wordt afgeweken van het MMA (Natuur). Bij het bepalen van het voorkeurstracé neemt de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak mee. □Bij Brunssum is het noordelijke tracé opgenomen in het Inpassingsplan op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé) en de als gevolg daarvan verbetering voor verkeer, leefbaarheid, ruimtelijke structuur, economische structuurversterking en toerisme. Daarnaast ontbreekt bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijke tracé bij de gemeente Brunssum, regio Parkstad en waterschap Roer en Overmaas. Daarnaast draagt het noordelijke tracé het meeste bij aan de gewenste ringstructuur.□Voor Kerkrade geldt dat het MMA-tracé is opgenomen in het Inpassingsplan. Wel is een belangrijk onderdeel van het MMA een dalbrug in het Vauputsdal (variant "Inpassing doorgetrokken Dentgenbachweg"). Deze dalbrug is niet in het bestuurlijk voorkeurstracé en het Inpassingsplan opgenomen om kosten te besparen. In het Inpassingsplan is het ontwerp echter dusdanig aangepast dat de BPL het dal ongeveer 5 meter lager kan kruisen, wat de invloed van de BPL op dit dal beperkt (zie paragraaf 4.2.11 van de 2e Aanvulling MER).□Op grond van het bovenstaande is de provincie van mening dat zij gemotiveerd heeft waarom in het Inpassingsplan op onderdelen afgeweken wordt van het MMA.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracenota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. De Buitenring valt onder de werking van deze wet en daarmee ook de aansluiting Nuth, als zijnde een onderdeel van de buitenring. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. Door deze wet vervalt de plicht om alternatieven voor een voorgenomen activiteit te onderzoeken en de plicht om de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het MER. Daarom is de Commissie voor de m.e.r. in deze fase niet ingeschakeld. Tot en met het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth is de Commissie voor de m.e.r. betrokken bij het project Buitenring. De Commissie heeft diverse, soms zeer gedetailleerde adviezen uitgebracht. Deze adviezen hebben ook betrekking op het Inpassingsplan voor de Buitenring. Al deze adviezen zijn door ons overgenomen en ook bij het opstellen van het voorliggende ontwerp-Inpassingsplan, de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth is rekening gehouden met de terzake uitgebrachte adviezen van de Commissie voor de m.e.r. In haar Toetsingsadvies van 11 november 2008 met betrekking tot de Buitenring geeft de Commissie aan dat de ontbrekende informatie in een tweede aanvulling “kan” worden neergelegd en dat deze tweede aanvulling “desgewenst” ook aan de Commissie kan worden voorgelegd. Aangezien de keuze bij ons wordt gelegd, spreekt de Commissie hiermee het vertrouwen uit dat wij, mede op basis van haar adviezen, heel goed in staat zijn zelf te beoordelen welke informatie op welke wijze in de tweede aanvulling dient te worden opgenomen. Ook in het geval de Crisis- en herstelwet niet van toepassing zou zijn geweest op de Buitenring waren wij derhalve niet gehouden om de 2e aanvulling voor te leggen aan de Commissie. Nu de Crisis- en herstelwet van toepassing is op de Buitenring hebben wij besloten de Commissie voor de m.e.r. niet meer om advies te vragen ten aanzien van voornoemde 2e aanvulling en eveneens niet in zake de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. De reden hiervoor is enerzijds een inhoudelijke, wij zijn uitstekend op de hoogte van de bevindingen ter zake van de Commissie en zullen hiermee bovendien rekening houden, en anderzijds procedureel: de planning voor de besluitvorming door provinciale Staten over het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief de aansluiting Nuth, is strak en wij willen geen enkel risico op vertraging lopen. Voorop staat dat wij de door de Commissie eerder geuite en gewenste zorgvuldigheid zondermeer in onze besluitvorming zullen meenemen en betrachten. Over ons besluit heeft vooraf overleg plaatsgevonden met de secretaris van de Commissie. Uiteraard is de Commissie voor de m.e.r. over ons besluit geïnformeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01376-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08572

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Naar onze mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldighetdstoets niet kan doorstaan. De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij die andere varianten. Het meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt. Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe arbeidsplaatsen zal opleveren
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01376-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08584

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het op een onjuiste wijze toepassen van de ladder van Verdaas i.c. het niet onderzoeken of een combinatie van mogelijkheden wel tot een oplossing van de problemen leidt is in strijd met het beginsel van Zorgvuldigheid.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het geluidsniveau voor onze woningen in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 db. Hierbij is wel al vast ingecalculeerd dat met de toepassing van geluidsreducerende asfalt een geluidsreductie van 2 db verkregen kan worden. Dit is overigens een aanname en waarop die is gebaseerd is voor ons niet te achterhalen.□□Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat deze geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 db daadwerkelijk wordt gerealiseerd. □□Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 in een door de stichting Stop AWACS aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat de geluidsoverlast door deze radarvliegtuigen in deze regio al de kritieke en maximaal toegestane norm voor geluidshinder overschrijdt en dat er, nog steeds volgens dit rechtsorgaan, in deze regio geen nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten meer mogen worden aangelegd.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien in het PIP is aangegeven dat een geluidmaatregel (zoals het aanbrengen van geluidsarm asfalt) getroffen wordt, zal de wegbeheerder deze maatregel ook moeten treffen. Van strijdigheid met het rechtszekerheidsbeginsel is dan ook geen enkele sprake. □□ Uit onderzoek is gebleken dat met het voorgestelde type stil asfalt een geluidsreductie kan worden bereikt van ongeveer 2 dB. Het is juist dat de kwaliteit, en daarmee het geluidsreducerend effect, van het geluidsreducerend wegdek na verloop van tijd afneemt. Conform artikel 2, eerste lid, onder a, van eht Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is daar in het akoestisch onderzoek ook rekening mee gehouden. Daarnaast zal de wegbeheerder eisen aan de leverancier van het asfalt stellen ten aanzien van de levensduur en het akoestische effect van het asfalt. Ook zal het wegdek na ingebruikname

regelmatig gereinigd worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor ons als bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade BDA, met name voor ons Woon en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid, onze Bereikbaarheid en de Fysieke gesteldheid van onze woningen. Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet aangetast. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar, hierdor wordt ook de openheid van het agrarisch cultuurlandschap niet aangetast. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.De kruising met de Brunsumerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe

laanbomen.□□Voorgesteld wordt de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, laat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene

voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01376-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08612

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Uit gesprekken met een geoloog archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van het gebied Akerstraat Hoensbroek richting de Hoofdstraat te Amstenrade en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o. a. het volgende. Ten gevolge van mijnschade instorten mijngangen enz. en de bodemgesteldheid waterhuishouding is de NAP hoogte van het kruispunt Allee Hagendorenweg nabij kasteel Amstenrade door de jaren heen 9 meter verzakt en lager komen te liggen dan de NAP hoogte bij de vroegere ingang van de staatsmijn Emma thans ter hoogte verzorgingscomplex Emmastaete te Hoensbroek De ondergrond van dit gebied bestaat afwisselend uit kleilagen en lagen met drijfzand. Deze bodemgesteldheid versterkt de instabiliteit van deze omgeving De plannen van de BPL Amstenrade richting Brunssum doorkruisen twee breuklijnen te weten: de Heerlerheide storing en de Feldbis. De Heerlerheide storing is volgens onze informatie nog steeds actief De Feldbis is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien Ook de waterhuishouding in onze omgeving is zeer instabiel. Er is nu al regelmatig sprake van wateroverlast. Om de overlast te beperken tot alleen de Oudestraat en omgeving is enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Volgens de plannen van uw College is bij het kruispunt BPL Allee een kelder met een grote waterpomp voorzien, die het hemelwater gaat wegpompen naar genoemde waterbuffer. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in de Oudestraat in aantal en in omvang toenemen, hetgeen wij ongewenst vinden. Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel
Antwoord:	In het inpassingsplan zijn de benodigde ruimte in het veld en de hoogte van kunstwerken geregeld. Bij de realisatie van de weg en de kunstwerken wordt rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige kenmerken en (on) mogelijkheden (ligging t.o.v. woningen). In het kader van de aanbesteding van het project zullen eisen worden gesteld m.b.t. onderzoeken die nog zullen moeten worden uitgevoerd naar effecten op bodem, waterhuishoudkundige situatie en de omgeving (woningen). Aan de hand van onderzoeken kunnen maatregelen worden getroffen. Op deze manier zal voorkomen worden dat ter plaatse aanwezige functies en waarden worden aangetast (verzakken). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Om de plannen voor de ovatonde te kunnen uitvoeren, dient de monumentale eikenlaan langs de Allee voor een groot deel ongeveer 25 bomen te worden gerooid. De bomenrij langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade en vormt over een lengte van ongeveer 300 meter de grens, of te wel het aanzicht, van het Beschermde Dorpsgezicht. Het rooien van deze bomenrij betekent een regelrechte amputatie van een belangrijk deel van het BDA. Door deze amputatie, de verbreding en de verhoging van de Allee naar 2 meter boven het maaiveld, worden het aanzicht en het uitzicht, evenals de authenticiteit van het BDA ernstig verstoord dan wel aangetast.
Antwoord:	De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. De omvang van de de aansluiting is zodanig dat voor de aanleg een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen.Voorgesteld wordt de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, ontstaat er volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen. Mede als gevolg van het rooien van de bomenrij langs de Allee zal er een bovenmatige toename van geluidsoverlast, een toename van een concentratie sikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor ons woon- en leefmilieu evenals onze gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast. Ook ten aanzien van dit onderdeel hebben wij ernstig onze twijfels of uw college, bij de voorbereiding van het Inpassingplan, onze belangen wel voldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□ □

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ondanks verwoede pogingen heeft ons niemand van uw voorlichters kunnen aangeven hoe de Oudestraat na, evenals tijdens de uitvoering van uw plannen, met voertuigen bereikbaar wordt blijft.
Antwoord:	De Oudestraat krijgt na aanleg van de Buitenring een doodlopende structuur met een ontsluiting ter hoogte van de bestaande noordelijke aansluiting op de Allee. Hier wordt een middeneiland gerealiseerd tussen de 2 x 2 rijstroken van de Allee waardoor voertuigen de Oudestraat kunnen bereiken en verlaten. Door ruimtegebrek is het niet mogelijk een keerlus voor zwaar verkeer te realiseren. Momenteel wordt nog onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid voor zwaar vrachtverkeer gegarandeerd kan worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gemeente Schinnen en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast op vele fronten geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinnen ook nog eens diep in de buidel tasten voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande jeugd. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinnen en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinnen bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ In aanvulling op het voorgaande wordt het volgende opgemerkt. Wij onderschrijven uw mening niet dat de gemeente Onderbanken geen enkel voordeel zal hebben bij de aanleg van de Buitenring . Erg positief is bijvoorbeeld, dat de doorgaande noord-zuidverbinding door Schinveld via de Jabeekerstraat-Beekstraat-Kloosterlaan-Bouwbergstraat behoorlijk zal afnemen als gevolg van de Buitenring (afnamen tot 70à 80%).□Een ander belangrijk voordeel is het verdwijnen van de sluiproute vanuit Duitsland via de kern Jabeek dat richting de A76 in Schinnen rijdt. Maar ook in de andere kernen in de gemeente Onderbanken wordt het rustiger als gevolg van de Buitenring, hetgeen gunstig is voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de kernen.□ □Ook zullen de reistijden van/naar Onderbanken korter worden. Inwoners van Onderbanken zijn als gevolg van de Buitenring bijvoorbeeld straks sneller op de A76 of in Kerkrade en bezoekers/werkenden in de gemeente zijn sneller in Onderbanken.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het wel ontzien van de bewoners van de wijk Mariagewanden, maar dit niet te doen voor de bewoners van Vaesrade, de bewoners van de Westerflierhof te Hoensbroek, de bewoners van de wijk Achter den Hof en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht, beide te Amstenrade, is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Bij het opstellen van uw inpassingplan ontziet uw College bepaalde monumenten o.a. de hoeve bij kasteel Reymersbeek. Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade geniet eveneens de status van rijksmonument zie ons betoog bij het onderwerp status Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade. Het kan niet zo zijn dat uw College bij het opstellen van uw plannen twee monumenten met een gelijke status op verschillende wijze meeweegt. Ook dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel
Antwoord:	Met de keuze voor en verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01376-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen T.G. ., De Gijselaar 3 6436BB te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Buitenring naast zich neerleggen en deze weg koste wat het kost toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen□1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aan te leggen, zodat de kruising met de Allee op maaiveldhoogte komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De enige reden waarom uw College dit niet wenst te doen is omdat de gemeente Schinnen heeft aangegeven niet in de meerkosten hiervan te willen participeren, □ aldus projectsecretaris Charles Claessen tijdens de voorlichtingsavond van uw ambtenaren aan de raadsleden van de gemeente Schinnen 17 mei 2010□2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde kruising N276 en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde Schurenberg zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het Emmapark en omgeving, alsmede de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat Emmaweg en op deze eenvoudige wijze de Buitenring bereiken. De niet geringe voordelen van onze oplossing□a. Er wordt tegemoet gekomen aan de wens van het gemeentebestuur van Schinnen en de□inwoners van Amstenrade de verkeersafwikkeling rond Amstenrade zoveel als mogelijk af te wikkelen via bestaande provinciale wegen o.a. N276□b. Het viaduct van de Allee over de Buitenring kan zeer compact worden aangelegd, met naast beide rijbanen een fietspad. De veiligheid voor alle fietsers, inclusief onze schoolgaande jeugd, is daarmee optimaal gewaarborgd□c. De Allee hoeft niet te worden opgehoogd en te worden verbreed tot twee x twee rijstroken□d. De bomenrij, onlosmakelijk deel uitmakend van het Beschermd Dorpsgezicht, kan bij deze oplossing volledig worden gehandhaafd□e. Het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade wordt qua aanzicht, uitzicht en authenticiteit□minimaal aangetast□f. Het uitvlieg- en foeragegebied van de beschermde dieren van het kasteelpark wordt minder aangetast□g. Het verkeer in deze nieuwe situatie neemt nauwelijks toe ten opzichte van het verkeer in□de huidige situatie. Dit heeft een minder nadelig effect op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit voor de bewoners van de wijk Achter den Hof Amstenrade, de bewoners van de van Hovel tot Westerflierhof Hoensbroek en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade.□h Voor de Hoofdstraat te Amstenrade betekent dit pure winst, aangezien de verkeerssituatie nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie□i. Met de niet geringe besparingen op kosten wegens het aanleggen van een compacter,□eenvoudiger viaduct over de BPL, het niet hoeven aanleggen van een apart viaduct voor fietsers, het niet hoeven aanleggen van een ova-tonde en het niet hoeven op te hogen en verbreden van de Allee, komen voldoende financiele middelen ter beschikking om de verdiepte aanleg van 6 meter bij de Allee te financieren.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel.□□Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen W.J.M. ., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De bevolking van oostelijk Zuid-Limburg zal de komende jaren drastisch krimpen en vergrijzen. De toekomstige motor voor de economie van de regio zal toerisme moeten zijn. Of het verder vervuilen met asfalt van een toch al overvolle regio - ook al noemt men het Parkstad- de juiste manier is om toerisme te bevorderen, lijkt niet zo voor de hand liggend.
Antwoord:	De belangrijkste toeristische attractiepunten binnen Parkstad Limburg zijn voor met name mensen van buiten de regio vaak lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische atracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen W.J.M. ., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door Gedeputeerde Driessen is gesteld dat het rendement van de investering 10 % zal bedragen. Afgezien van het feit dat deze rendementsverwachting nergens wordt onderbouwd, is geen rekening gehouden met de te verwachten - zeer grote - kostenoverschrijdingen, alsmede de kosten die de gemeenten Schinnen en Nuth moeten maken ten gevolge van de verkeerstromen die wijzigen. Deze gemeenten hebben immers uitsluitend nadeel van de buitenring.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen W.J.M. ., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tussen Hoensbroek en Nuth is gekozen voor de Vaesrade-variant en niet voor de Randweg-variant. In het ontwerp wordt gekozen voor een oplossing die natuur vernietigt. Bovendien wordt Vaesrade opgeofferd.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Zo zijn ter plaatse van de passage van Vaesrade de effecten op natuur zoveel mogelijk beperkt door het tracé van de BPL ter plaatse van het Jeugrubbebos aan te passen. Hierdoor wordt ruimtebeslag op dit EHS-gebied voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen W.J.M. ., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Tussen Hoensbroek en Nuth is gekozen voor de Vaesrade-variant en niet voor de Randweg variant. In het ontwerp wordt gekozen voor een oplossing die natuur vernietigt. Bovendien wordt Vaesrade opgeofferd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01377-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen W.J.M. ., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het ontwerp wordt uitgegaan van een - grotendeels nieuwe - 2x2 baans weg, waarop 100 km mag worden gereden. Een oplossing waarbij de bottlenecks op het bestaande tracee worden aangepast, leidt tot minder asfalt, minder natuurvernietiging, veel minder kapitaaluitgaven en een veel hoger rendement. Blijkbaar moet en zal er gebouwd worden. De parallellen met de Betuwelijn - ook een reuzeflop - zijn evident!
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak bij een aantal Maatschappelijke Organisaties, een groot aantal gemeenten en een, alsmaar toenemend, aantal omwonenden dan wel andere burgers. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal 2,4 GB) is van dien aard (onsamenhangend, incompleet, inconsistent en zelfs misleidend) dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was ook deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, nog niet bekend was en/of een oplossing nog niet duidelijk was. Het is om die reden onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich op basis van deze niet complete documenten, met daarop een gebrekkige voorlichting door uw ambtenaren, in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het, tijdens de voorlichting van uw Provincie aan de raadsleden van Nuth (7 september 2009), door meerdere raadsleden gedane verzoek het PIP niet in, dan wel kort 1 vóór, de zomervakantie te presenteren. Dit verzoek werd later schriftelijk herhaald via een door burgemeester Vos van de gemeente Nuth aan uw College gerichte brief. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houd daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□Uw mening over het ontbreken van draagvlak delen wij niet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ons trouwens af, waarom nu in een keer die haast? Uw College heeft de planning van de presentatie van het PIP meermaals (buiten de schuld van belanghebbenden/burgers uitgesteld. Waarom had de presentatie van het PIP ook nu niet uitgesteld kunnen worden tot het moment dat ook de ontbrekende onderzoeken/rapporten/ontwerpen enz. gereed zouden zijn? Wij kunnen ons daarom helaas niet aan de indruk onttrekken dat uw keuze voor de periode van het zomerreces een bewuste, strategische keuze is om belanghebbenden alvast op een 1-0 achterstand te zetten. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concludeer ik dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08560**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Overheidsbeleid door jaren heen biedt weinig rechtszekerheid□Medio 1970 ontwikkelde uw College al plannen om langs de toenmalige gemeenten Hoensbroek, Brunssum en Amstenrade een vorm van een "randweg" te realiseren om het doorgaande verkeer vanaf het centrum van de gemeente Brunssum richting de A76 bij Nuth (en visa versa) "in betere banen" te leiden en de betreffende woonkernen te ontlasten van met name het doorgaande verkeer. Daarvoor had uw College een "ruimtebeslag" (corridor) in gedachten, dat bij de nu voorliggende plannen voor de Buitenring nog voor een groot deel actueel is. Als eerste fase van deze plannen werd de huidige Randweg (N298) langs de kem Hoensbroek aangelegd. Bij de gemeentelijke herindeling in 1982 is bij het "herinrichten van de gemeentegrenzen" tussen de "nieuwe" gemeenten Heerlen, Brunssum en Schinnen met het hiervoor omschreven "ruimtebeslag" rekening gehouden. Zo gingen wijken van de voormalige gemeente Amstenrade, zuidelijk van deze corridor gelegen, bij deze herschikking van de gemeentegrenzen over naar de nieuwe gemeenten Brunssum en Heerlen. In 1986 gaf uw College de eigenaresse van het horecapand aan de Allee (tot voor kort chinees restaurant) groen licht haar pand te verkopen. De Provincie deed daarmee afstand van haar belang het pand aan te kopen voor de ontwikkeling van een randweg, omdat deze randweg, volgens mededeling aan de eigenaresse, definitief niet zou worden aangelegd. Begin negentiger jaren ontstonden er opnieuw plannen voor het aanleggen van een randweg, toen genaamd de S22. Maar na ampel onderzoek besloot uw College ook nu af te zien van het aanleggen van deze weg. Uw College volgde daarmee het kort daarvoor door de Regering vastgestelde beleid voor de Rijksoverheid om zo weinig mogelijk nieuwe wegen aan te leggen vanwege het feit dat "meer wegen alleen maar leiden tot meer verkeersproblemen". Een bijkomend argument deze S22 toen niet aan te leggen was, dat uw College tot de conclusie kwam dat de geplande randweg, overigens in omvang absoluut niet te vergelijken met de nu geplande Buitenring, een "te grote schade zou aanrichten aan het landschap en de natuur" (zie artikel Limburgs Dagblad d.d. 18 april 1992). Ter effectuering van dit laatste besluit verkocht uw College op 19 maart 1997, de eerder van de graaf van Amstenrade aangekochte grond voor de aanleg van de S22, aan hem terug voor een bedrag van fl. 1,00. In die zelfde transactie verleende uw College de graaf tevens een subsidie van fl. 200.000,00 om een deel van het onderhavige gebied van een bosaanplant te voorzien. □In de gemeente Brunssum werd het besluit van uw College de S22 niet aan te leggen op een□andere wijze geëffectueerd. In het in 1997, met goedkeuring van uw College,□geactualiseerde "Bestemmingsplan Buitengebied" werd geen ruimtebeslag meer opgenomen voor de aanleg van een ringweg in welke vorm dan ook.□Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van□uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid□konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig.□De gemeente Brunssum bracht daarop in 1999 het "Bestemmingsplan Amstenraderveld" in□procedure. Voor dit bestemmingsplan werd een zgn. "beeldkwaliteitplan" opgesteld. Het□moest een prachtige in het groen gelegen wijk worden, die de overgang ging vormen tussen□enerzijds een dichtbevolkte woonwijk en anderzijds het landelijke gebied richting het□landgoed (Beschermd Dorpsgezicht) Amstenrade.□Ook de bewoners van de Oudestraat (Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade) meenden□rechtszekerheid te kunnen ontlenen aan het besluit van uw College de S22 definitief niet□aan te leggen. De bewoners investeerden substantiële bedragen, in respectievelijk het□renoveren van een op dat moment ernstig in verval zijnd rijksmonument, respectievelijk in□het restaureren en/of verbouwen van andere panden (o.a. twee gemeentelijke monumenten).□Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid□in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen□ontlenen aan door uw College genomen besluiten.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01378-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08561

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij stellen vast dat de woonwijken langs het geplande tracé na het afblazen van de plannen voor de S22 in aantal en omvang alleen maar zijn toegenomen. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22. Ten opzichte van de situatie bij de S22 hebben zich de laatste jaren enkele belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. De vergrijzing in Parkstad blijkt volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is al gerealiseerd met de aanleg van de B56. Via de afslag aan de A2 bij Born over de B56 en vervolgens over de N274 is Brunssum prima (zelfs kortste en snelste route) bereikbaar voor alle verkeer van en naar Noord Limburg. Uw besluit, ondanks de hiervoor geschetste ontwikkelingen, toch voorbij te gaan aan de voor de S22 gevoerde argumentatie is in strijd met het beginsel van rechtszekerheid.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bestuurlijke voorkeursvariant De bestuurlijke voorkeursvariant wordt door uw College ten onrechte als referentiekader gebruikt. Dit omdat het bevoegde gezag nog geen besluit heeft genomen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé en/of gekozen variant. Alle genoemde verbeteringen, voortkomende uit de optimalisaties, dienen daardoor te worden getoetst aan de "referentiesituatie" dan wel aan de autonome ontwikkeling. Wat uw College nu doet, is de situatie op zijn kop. Kies een slechte variant, op vele onderdelen slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties door en noem het vervolgens "verbeteringen". Dit terwijl er in relatie tot de werkelijke referentiesituatie op vele gebieden sprake is van een verslechtering. De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant. Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken. Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de verschillende alternatieven voor de BPL zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie. Ten aanzien van het MMA heeft de provincie in het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL gemotiveerd waarom er op onderdelen wordt afgeweken van het MMA (Natuur). Bij het bepalen van het voorkeurstracé neemt de provincie naast de thema`s omgeving en mens (input voor MMA) ook verkeer, economie, toerisme en bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak mee. Bij Brunssum is het noordelijke tracé opgenomen in het Inpassingsplan op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé) en de als gevolg daarvan verbetering voor verkeer, leefbaarheid, ruimtelijke structuur, economische structuurversterking en toerisme. Daarnaast ontbreekt bestuurlijk draagvlak voor het zuidelijke tracé bij de gemeente Brunssum, regio Parkstad en waterschap Roer en Overmaas. Daarnaast draagt het noordelijke tracé het meeste bij aan de gewenste ringstructuur. Voor Kerkrade geldt dat het MMA-tracé is opgenomen in het Inpassingsplan. Wel is een belangrijk onderdeel van het MMA een dalbrug in het Vauputsdal (variant "Inpassing doorgetrokken Dentgenbachweg"). Deze dalbrug is niet in het bestuurlijk voorkeurstracé en het Inpassingsplan opgenomen om kosten te besparen. In het Inpassingsplan is het ontwerp echter dusdanig aangepast dat de BPL het dal ongeveer 5 meter lager kan kruisen, wat de invloed van de BPL op dit dal beperkt (zie paragraaf 4.2.11 van de 2e Aanvulling MER). Op grond van het bovenstaande is de provincie van mening dat zij gemotiveerd heeft waarom in het Inpassingsplan op onderdelen afgeweken wordt van het MMA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08565**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Corridor Buitenring Parkstad Limburg uit POL 2001 en 2006□De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. □In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). □Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. □ □ De onderbouwing voor de corridor in het POL2001 wordt gevormd door het MER fase 1 uit 2001. De commissie m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies aan dat de corridor juridisch nog niet vastligt en dat daarom aannemelijk moet worden gemaakt dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de begrenzing van de corridor nog steeds geldig zijn. Zij stelt daarmee dus niet dat er alternatieven buiten de corridor onderzocht moeten worden, zoals gesteld wordt door reclamant. Op basis van de uitgevoerde analyse is gebleken dat de conclusies uit het MER fase 1 ten aanzien van de afbakening van de corridor niet zijn gewijzigd, zie paragraaf 2.2.1 van de 2e Aanvulling MER.□□Ten aanzien van een nulplusalternatief kan worden gesteld dat dit alternatief doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar oplost, maar dat op enkele locaties het knelpunt echter geheel of gedeeltelijk wordt verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij

het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01378-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08566

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Commissie Milieu Effecten Rapportage (MER)□Uw College is van mening dat een (eind)advies van de commissie MER in deze fase alleen maar vertragend kan werken en geen meerwaarde heeft voor de objectiviteit van uw □besluitvorming. In de gepresenteerde documenten geeft uw College een reactie op alle door de commissie MER gegeven adviezen, dan wel gemaakte opmerkingen. Uw Collecte vindt het in deze fase kennelijk niet nodig uw reacties en/of opmerkingen door de commissie MER te laten toetsen. Dit zou uw College in feite alleen al moeten doen om te bezien of uw College de adviezen en/of opmerkingen van de commissie MER juist heeft geïnterpreteerd. Als argument voor de weigering van de toetsing door de commissie MER noemt uw College de invoering van de Crisis- en Herstelwet. Uw College zet hiermee de commissie MER buitenspel. Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Uw College vindt het ook niet meer nodig uw opmerkingen/aanvullingen MER te laten toetsen en een MER advies over de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth te vragen. Alle beoordelingen komen hiermee op termijn op het bordje te liggen van de Raad van State. De inspraak van een belanghebbende wordt hiermee toch wel zeer beperkt. Wij vragen ons af of uw College dit zo bewust/daadwerkelijk voorstaat? Ik ben overigens van mening dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur (BPL). Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Uzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.
Antwoord:	Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" (6) noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze punten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgeschoten. De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. Dit terwijl er alleen al voor Brunssum, bij een verbetering van de bereikbaarheid van de oostflank, 4.000 nieuwe banen in het vooruitzicht werden gesteld. Ook de opbloei van Kerkrade, met "hightech" centra van internationale allure, blijkt slechts een banenwinst van 1 a 2% te genereren. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) zelfs nihil te zijn. Wij concluderen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald. Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting

Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
□□
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)□Bij eerdere door ons ingediende zienswijzen hebben wij er bij uw College op aangedrongen□een MKBA te laten uitvoeren zoals ook bij de plannen van de Uzeren Rijn geschiedde.□Daarmee zou kunnen worden vastgesteld/berekend in hoeverre de investering voor de□aanleg van de BPL "maatschappelijk rendement" zou opleveren. Als een donderslag bij□heldere hemel presenteerde uw College alsnog (gelijktijdig met het PIP) de resultaten van□een door bureau Ecorys uitgevoerde MKBA.□Naar onze mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit□onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. O.a. omdat het bureau niet□onderzocht of de gestelde doelen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd. Wel□geeft deze MKBA duidelijk aan dat er nauwelijks sprake is van een economische impuls en□dat, met de aanleg van de BPL, niet aan de nieuwe en bestaande doelstellingen tegemoet□(7) wordt gekomen. De MKBA becijfert een maatschappelijk winst op de investering van € 43□miljoen. Dit lijkt op het eerste oog positief. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt□dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames. Bovendien bestaan de genoemde□baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd□en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Wij noemen er een aantal:□D Kosten voor de noodzakelijke verbreding (bij aanleg BPL) van de N276 (Doenrade -□Brunssum) tot twee maal twee rijstroken;□D Kosten voor de verbreding, eveneens naar twee maal twee rijstroken, van de N274 en de□kosten van de verbreding van beide rotondes in deze N274 bij Schinveld;□n Kosten voor een snelle afwikkeling van het verkeer van en naar de BPL. Op diverse locaties (o.a. kruispunt Akerstraat/Patersweg Hoensbroek, kruispunt Allee/Hagedorenweg en knjising Hoofdstraat/Hommerterallee beide te Amstenrade enz.) zijn extra verkeersvoorzieningen (rotondes, verkeerslichten, parallelwegen enz.) noodzakelijk; □Li Kosten voor natuuren eventueel natuurcompensatie;□D Kosten tijdens de aanlegfase (tijdelijke verkeersvoorzieningen, herstel wegdek,□reistijdverliezen als gevolg van omrijden, enz.);□D Kosten van Planschade (niet gering);□D Kosten aantasting landschap;□D Waardedaling woningen omwonenden.□Alle hiervoor opgesomde (directe en indirecte) uitgaven zijn noodzakelijk bij het effectueren□van de plannen van de BPL. Ware deze uitgaven wel doorgerekend in de MKBA, dan zou de□"maatschappelijke opbrengst" van € 43 miljoen meer dan waarschijnlijk nihil, dan wel□negatief zijn. Overigens hebben wij niet kunnen vaststellen of de kosten van de aanleg van de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth in de uitgaven zijn meegenomen. Gebleken is, dat de reistijdwinst wel al in de baten is meegenomen.□De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij die□andere varianten. Het meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome□ontwikkeling is niet gemaakt. Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die□wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe□arbeidsplaatsen zal opleveren.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-

/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: 01378-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08574

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Nut en noodzaak□Als uw College met de "efficiency berekening" in de MKBA een mogelijkheid zag "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen, dan is die poging wat ons betreft niet geslaagd. Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de vooraf gestelde doelstellingen, bovendien wanneer is nagelaten alternatieve, betere investeringsmogelijkheden te onderzoeken, dan is die investering nog lang niet noodzakelijk. De alternatieven hoeven naar onze mening niet alleen te worden gezocht in enkel infrastructurele- en/of mobiliteitsvoorzieningen, maar zouden ook gezocht kunnen worden in wijkverbetering, groenuitbreiding, scholing enz.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08576**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL. Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt.Het geluidsniveau in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 dB. Hierbij is wel al vast ingecalculeerd dat met de toepassing van geluidsreducerend asfalt een geluidsreductie van 2 dB verkregen kan worden. Dit is overigens een aanname en waarop deze is gebaseerd, is voor ons niet te achterhalen. Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat dit geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 dB ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de voor ons niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 (nummer 200806952-1- in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvlietttuiQen. Daarin stelde de RvS dat uit metingen in onze regio zou zijn gebleken dat er regelmatig oiekbelastingen qua geluid optreden van tenminste 99,9 dB. De Raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Het plan in deze regio nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten aan te /eggen, waaronder gerekend de BPL. is dan ook volledig in strijd met de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State. Wij verzoeken uw College met de hiervoor toegelichte uitspraak van de Raad van State rekening te houden bij de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien in het PIP is aangegeven dat een geluidmaatregel (zoals het aanbrengen van geluidsarm asfalt) getroffen wordt, zal de wegbeheerder deze maatregel ook moeten

treffen. Van strijdigheid met het rechtszekerheidsbeginsel is dan ook geen enkele sprake.

Uit onderzoek is gebleken dat met het voorgestelde type stil asfalt een geluidsreductie kan worden bereikt van ongeveer 2 dB. Het is juist dat de kwaliteit, en daarmee het geluidsreducerend effect, van het geluidsreducerend wegdek na verloop van tijd afneemt. Conform artikel 2, eerste lid, onder a, van eht Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is daar in het akoestisch onderzoek ook rekening mee gehouden. Daarnaast zal de wegbeheerder eisen aan de leverancier van het asfalt stellen ten aanzien van de levensduur en het akoestische effect van het asfalt. Ook zal het wegdek na ingebruikname regelmatig gereinigd worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onze wijkgebonden bezwaren tegen het Provinciaal Inpassingplan De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade (BDA), alsook gemeente Schinnen met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid, onze Bereikbaarheid en de Fysieke gesteldheid van de betrokken woningen. Deze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan. Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen. In tegenstelling tot andere bewonersgroepen langs het tracé, hebben de bewoners van Oudestraat tot op de dag van vandaag nog geen enkel overleg met, dan wel informatie over uw plannen van uw College mogen ontvangen. Bij andere bewonersgroepen is deze informatie in persoonlijke gesprekken wel gegeven. Eén van deze bewoners mocht, via het raadplegen van één van uw tekeningen, vernemen dat hij bij het doorgaan van de plannen een substantieel deel van zijn voortuin moet afstaan. Het niet adequaat informeren van deze bewoners van de Oudestraat, maar dit bijvoorbeeld wel te doen bij andere belanghebbenden, is niet alleen in strijd met het gelijkheidsbeginsel maar ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Status Beschermd Dorpsgezicht i. c. beeldbepalende bomenrij Bij Ministeriële Beschikking van 31 maart 1969 kreeg de omgeving rond het kasteel en de RK Kerk van Amstenrade de status van rijksmonument, onder de naam "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Deze officiële status werd verkregen omdat de omgeving rond een centrale leenhoeve, later vervangen door het huidige kasteel, een "gaaf voorbeeld is van een ontginningsnederzetting". En om met de woorden van de Minister te vervolgen: "De omgeving weerspiegelt op een voortreffelijke wijze haar ontwikkelingsgeschiedenis". Bij Ministeriële beschikking van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, evenals van de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen van 15 december 1997 (nr. 1997/210-1281) is een aantal straten, waaronder de Oudestraat, een en ander gelet op artikel 35 en 36 van de Monumentenwet 1988, toegevoegd aan het oorspronkelijke in 1969 ontstane "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Deze toevoeging geschiedde omdat het "bebouwingsbeeld en de structuur" van het totale gebied een "samenhangend geheel" vormen. Het "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade" is een bestemmingsplan dat, zoals hiervoor omschreven, op zich de status van rijksmonument heeft. Het totale plan omvat 33 rijksmonumenten, 35 gemeentelijke monumenten en een aantal beeldbepalende panden. Naast de kerk bevindt zich een wel zeer uitzonderlijk rijksmonument, namelijk één van de twee in Nederland nog intact zijnde "pastoorsboerderijen". Naar het kasteel toe zijn twee "oprijlanen" gelegen. De oudste is de Allee, met daarlangs drie rijen monumentale, beeldbepalende eiken. De tweede oprijlaan (oostzijde) is de Kloosterberg/Brunssummerweg. De Allee is voor het overgrote deel verhard en vormt een deel van de doorgaande weg van Oirsbeek, via Amstenrade, naar Hoensbroek. De bomenrij langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade. De aanwijzing tot rijksmonument maakt dat het "`Beschermd Dorpsgezicht i.c. de Allee" een zogenaamd "conflictrijk gebied" is met een hoge mate van wettelijke bescherming. Juist van uw College mag worden verwacht dat u uw wettelijke zorgplicht tot het in stand houden van dit uitzonderlijke gebied waarmaakt. Wij als inwoners van Schmnen alsmede de bewoners van dit gebied, zijn gehouden aan strenge bouwvoorschriften bij renovaties, verbouwingen enz. Met de plannen van uw College in, dan wel direct aangrenzend, aan dit Beschermde Dorpsgezicht tast u, in het licht van deze beschermde status, de rechtszekerheid van ons inwoners van Schinnen, alsook van de bewoners, aan. Wetgever stelt uitdrukkelijk dat er een "dringend maatschappelijk belang" moet zijn om dit beschermde gebied te doorkruisen, dan wel te "beschadigen". Dit dwingend maatschappelijk belang heeft uw College op generlei wijze aangetoond. Ondanks het feit dat wetgever stelt dat het onderzoeken van alternatieven "voorliggend" is, heeft uw College nagelaten minder beschermde alternatieven te onderzoeken. Ook dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Door de gemeenteraad van de gemeente Schinnen is, naar aanleiding van het Ministeriële aanwijzingsbesluit, een "beschermend bestemmingsplan" vastgesteld. De regels, evenals de toelichting op het PIP, houden geen dan wel te weinig rekening met de bepalingen uit het Ministeriële aanwijzingsbesluit. Omdat het PIP voor een gedeelte het vigerende Bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het ons inziens noodzakelijk om de regels betreffende het BDA uit het vigerende bestemmingsplan over te nemen. Dit doet recht aan het "Belvédère - gedachtegoed", namelijk dat de cultuurhistorische waarden richtinggevend moeten zijn.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige

wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade'. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina's 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen. Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden' geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het "Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade" ligt het kasteelpark. Dit circa 10 ha grootte wandelpark, dat een scala aan zeer oude, zeldzame bomen en planten bevat, ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer 250 meter van onze straat. Het kasteelpark is in beheer bij de vereniging Natuurmonumenten en herbergt, door zijn rustige ligging en gevarieerde samenstelling van bomen en planten, een groot aantal bijzondere diersoorten, waarvan een aantal een beschermde status heeft. Tijdens wandelingen door het park signaleerden wij er regelmatig de groene, de bonte en de zwarte specht, diverse soorten uilen, marters, eekhoorntjes, klein wild, het vliegend hert en een groot aantal vleermuizen. Een aantal van deze diersoorten zijn wettelijk beschermd in het kader van de Flora en Faunawet. Aangezien alle bewoners van de Oudestraat een grote tuin hebben met een zogenaamde "bosbeplanting", vormen deze tuinen een "uitvlieg- dan wel foeragegebied" voor de hiervoor genoemde, deels beschermde, dieren. Door de aanleg van de BPL en de daarmee gepaard gaande toename van verkeersintensiteit en geluidsoverlast, zowel aan de voorzijde alsook aan de achterzijde van deze woningen, dreigt dit "uitvlieg- en foeragegebied" voor deze dieren te verdwijnen. Voorts lopen deze dieren een groot risico door voertuigen te worden overreden. De aanleg van de BPL verstoort de samenhang van de "groene long" van onze leefomgeving!!! Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, laat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van

de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodemgesteldheid gebied□Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van□het gebied Akerstraat Hoensbroek richting de Hoofdstraat te Amstenrade en omgeving zeer□instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende:□G Ten gevolge van mijnschade (instorten mijngangen enz.) en de bodemgesteldheid (waterhuishouding) is de NAP hoogte van het kruispunt Allee / Hagendorenweg (nabij kasteel Amstenrade) door de jaren heen 9 meter "verzakt" en lager komen te liggen dan de NAP hoogte bij de vroegere ingang van de staatsmijn Emma (thans ter hoogte van verzorgingscomplex Emmastaete) te Hoensbroek;□o De ondergrond van dit gebied bestaat afwisselend uit kleilagen en lagen met drijfzand. Deze bodemgesteldheid versterkt nog eens de instabiliteit van deze omgeving; □o De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te weten: de "Heerlerheide storing" en de "Feldbis". De "Heerlerheide storing" is volgens onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien;□o Ook de "waterhuishouding" in deze omgeving is zeer instabiel. Er is in onze straat nu al regelmatig sprake van wateroverlast. Om de overlast te beperken tot alleen de Oudestraat en omgeving is enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Volgens de plannen van uw College is bij het kruispunt BPL/Allee een kelder met een grote waterpomp voorzien, die het hemelwater gaat wegpompen naar genoemde waterbuffer. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in de Oudestraat in aantal en in omvang toenemen, hetgeen wij ongewenst vinden. Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving, NB. Gemeente Schinnen, heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de Allee en door de Hoofdstraat in Amstenrade voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen wordt gereden? Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van onze woningen wanneer met name de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden.
Antwoord:	In het inpassingsplan zijn de benodigde ruimte in het veld en de hoogte van kunstwerken geregeld. Bij de realisatie van de weg en de kunstwerken wordt rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige kenmerken en (on) mogelijkheden (ligging t.o.v. woningen). In het kader van de aanbesteding van het project zullen eisen worden gesteld m.b.t. onderzoeken die nog zullen moeten worden uitgevoerd naar effecten op bodem, waterhuishoudkundige situatie en de omgeving (woningen). Aan de hand van onderzoeken kunnen maatregelen worden getroffen. Op deze manier zal voorkomen worden dat ter plaatse aanwezige functies en waarden worden aangetast (verzakken). □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie Natuur
Zienswijze:	De wijze van uitvoering van de Buitenring ter plaatse van Amstenrade leidt tot aantasting van woon- en leefklimaat.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, ontstaat er volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal "verkeersbewegingen" van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen. Mede als gevolg van het rooien van de bomenrij langs de Allee zal er een bovenmatige toename van geluidsoverlast, een toename van een concentratie stikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor ons Woon- en Leefmilieu evenals onze Gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast. Ook ten aanzien van dit onderdeel hebben wij ernstig onze twijfels of uw College, bij de voorbereiding van het Inpassingplan, onze belangen wel voldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het advies van één van uw ambtenaren (voorlichting raad Schinnen 17 mei 2010) na aanleg van de BPL op de Hoofdstraat te Amstenrade een 30 km zone in te voeren, kunnen wij helaas niet serieus nemen en druist regelrecht in tegen het beleid van uw College sluipverkeer proberen te voorkomen dan wel te verminderen.Het verkeer door de Hoofdstraat te Amstenrade neemt eveneens toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) tot ruim 24.000 voertuigen per etmaal. De infrastructuur van deze straat is niet op deze verkeerstoename berekend (smalle weg, met smal in weg geïntrigeerd fietspad, parkeerstroken direct langs fietspad met beperkte parkeerduur waardoor veel parkeerbewegingen, enz.). Deze toename zal niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook op de kruispunten Allee / Hagendorenweg en Hoofdstraat / Hommerterallee tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars en het winkelende publiek. Door de verhoogde "verkeersintensiteit" op de Hoofdstraat met alle gevolgen van dien (moeilijk in- en uitrijden met parkeren, op grotere afstand parkeren, gevaarlijk straat oversteken enz.) zal de aantrekkelijkheid als winkelstraat snel afnemen. De gevolgen hiervan zullen straks terug te vinden zijn in winkelsluitingen en/of opheffingen van zaken. Daarmee zal de leefbaarheid in de kern Amstenrade verder afnemen. Dit is in strijd met het kleine kernenbeleid dat niet alleen uw College, maar ook de gemeentebesturen van die gemeenten, waarin zich één of meer kleine kemen bevinden, voorstaan.
Antwoord:	Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In een vroeg stadium ontvingen wij de informatie dat, in verband met de aanleg van de "ova-tonde" op de Allee, de Oudestraat aan de zuidzijde wordt afgesloten. De Allee wordt een oprit bestaande uit twee x twee rijstroken, die in een talud gaat oplopen naar een hoogte van 2 meter boven het maaiveld. Ondanks verwoede pogingen heeft ons niemand van uw voorlichters kunnen aangeven hoe de Oudestraat na, evenals tijdens de uitvoering van uw plannen, met voertuigen bereikbaar wordt/blijft. Concreet: Hoe komen de vuilniswagen en de trailer met oplegger, die wekelijks houtsnippers komt laden bij het bedrijfspand Oudestraat 4, onze straat in en uit? Hoe kunnen deze zware voertuigen straks keren in onze straat? Hoe komen de bewoners van onze straat, inclusief een viertal schoolgaande kinderen, veilig per fiets in Hoensbroek en/of bij de basisschool in Amstenrade? Uit de antwoorden van uw voorlichters is ons helaas gebleken dat uw College hier nog geen enkele oplossing voor in gedachten heeft. Hoe kunnen wij op dit moment, rekeninghoudende met deze ernstige incompleetheid van uw documenten, een adequate zienswijze indienen ten aanzien van de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen uit onze straat? Ditzelfde geldt voor een zienswijze omtrent een veilige bereikbaarheid van onze straat met voertuigen. Ook hier is sprake van het niet voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	De Oudestraat krijgt na aanleg van de Buitenring een doodlopende structuur met een ontsluiting ter hoogte van de bestaande noordelijke aansluiting op de Allee. Hier wordt een middeneiland gerealiseerd tussen de 2 x 2 rijstroken van de Allee waardoor voertuigen de Oudestraat kunnen bereiken en verlaten. Door ruimtegebrek is het niet mogelijk een keerlus voor zwaar verkeer te realiseren. Momenteel wordt nog onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid voor zwaar vrachtverkeer gegarandeerd kan worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het verkeer van en naar de Buitenring wordt richting Amstenrade afgewikkeld over de Allee, die na aanleg van de BPL, urt twee x twee rijstroken zal bestaan. Het verkeer over de Allee verdubbelt tot 24.000 voertuigen per etmaal. Dit dreigt bij het kruispunt van de Allee met de Hagendorenweg en op de kruising Hoofdstraat / Hommerterallee uit te monden in een grote verkeerschaos met een ongewenste en niet verantwoorde toename van verkeersonveilige en/of gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers. Een oplossing hiervoor legt uw College bij het gemeentebestuur van Schinnen. Het gemeentebestuur van Schinnen is, bij het doorgaan van de huidige plannen, ook verantwoordelijk voor het op beide drukke kruispunten maken van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers i.c. de schoolgaande kinderen. De gemeente Schinnen en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast (op vele fronten) geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinnen ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande kinderen. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinnen en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinnen bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag

beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01378-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08606

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Met de keuze voor het in procedure gebrachte "voorkeurstracé" ontziet uw College de bewoners van de wijk Mariagewanden te Hoensbroek/Heerlen ten koste van de bewoners van Vaesrade, door de Buitenring niet via de bestaande Randweg (N298) aan te leggen maar pal langs het dorp Vaesrade. Een duidelijke motivering hiervoor hebben wij nergens in de stukken kunnen terugvinden. Dit doet uw College ondanks de wetenschap dat nagenoeg alle woningen in de wijk Mariagewanden na de aanleg van de Randweg werden gebouwd. Daarmee kozen de bewoners van de wijk Mariagewanden er min of meer bewust voor om langs deze Randweg (N298) te wonen. Bij de, overigens niet gemotiveerde, keuze voor het tracé langs Vaesrade ontziet uw College desalniettemin de bewoners van deze wijk, ten nadele van de bewoners langs het tracé in Vaesrade. Het wel ontzien van de bewoners van de wijk Mariagewanden, maar dit niet te doen voor de bewoners van Vaesrade, de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof te Hoensbroek, de bewoners van de wijk Achter den Hof en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht, beide te Amstenrade, is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Bij het opstellen van uw inpassingplan ontziet uw College bepaalde monumenten (o.a. de hoeve bij kasteel Reymersbeek). Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade geniet eveneens de status van rijksmonument (zie ons betoog bij het onderwerp "status Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade"). Het kan niet zo zijn dat uw College bij het opstellen van uw plannen twee monumenten met een gelijke status op verschillende wijze meeweegt. Ook dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Het rijksmonument Reymersbeek wordt ontzien in het ontwerp voor de aansluiting Nuth. Met het voorliggende ontwerp voor de Buitenring en de aansluiting Allee wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. De gelijke status is op gelijke wijze meegewogen en derhalve niet in strijd met gelijkheidsbeginsel.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Indien uw college uw plannen voortzet, verzoeken wij de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen:□1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met□de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. □2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen□900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken.□
Antwoord:	Wij nemen dit onderdeel van uw zienswijze voor kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01378-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schroevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook zal er een afweging cq overweging plaats dienen te vinden mbt de relevantie van de aanleg van de BPL in relatie tot de huidige crisis en de mogelijke gevolgen hiervan.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01379-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08580**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rijcken J.M., Schurenbergsweg 70 6432PC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naar mijn zienswijze zal er volgens het ontwerp ter hoogte van De Naanhof in de toekomst een aanzienlijke geluidsoverlast optreden, zeker indien dit gezien wordt als cumulatie van de geluidsoverlast in de driehoek van A76 , spoorweg en nieuwe aansluiting van de toekomstige buitenring bij Nuth richting-Brunssum. Ik ben niet overtuigd van de uitleg dat via een theoretisch rekenmodel deze overlast niet kan worden aangetoond.
Antwoord:	Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01379-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08586

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rijcken J.M., Schurenbergsweg 70 6432PC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidarme asfalt zal m.i. geen voldoende oplossing zijn. Een geluidswal lijkt me meer dan geïndiceerd. Argumenten: - Volgens het ontwerp zou de nieuwe weg op een verhoogd talud lopen. - Toename van verkeer op de buitenring - Toename van verkeer op de A76 - Heersende windrichting
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is bij het akoestisch onderzoek rekening gehouden met metereologische omstandigheden, zoals de windrichting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01379-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08591

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rijcken J.M., Schurenbergsweg 70 6432PC te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens de constructie van het betreffende gedeelte van de buitenring t.h.v. de Naanhof is er geen duidelijkheid over de plannen voor de toegankelijkheid van de Schurenbergsweg tijdens en ook na de voltooiing van dat gedeelte van de buitenring Ik kan me niet voorstellen dat dit zal worden overgelaten aan de uitvoerende aannemer, zoals mij werd verzekerd tijdens de informatiedagen in Kerkrade en Nuth.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01380-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08579**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lydall Solutech B.V. , Eisterweg 4 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een aoede ontsluitina van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2 x 2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01380-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08581**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lydall Solutech B.V. , Eisterweg 4 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01380-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08583**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lydall Solutech B.V. , Eisterweg 4 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01380-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08587**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Lydall Solutech B.V. , Eisterweg 4 6422PN te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01381-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08593**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Janoschka Benelux B.V. , Spekhofstraat 20 6460BB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen vooreen beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01381-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08594**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Janoschka Benelux B.V. , Spekhofstraat 20 6460BB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01381-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08596**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Janoschka Benelux B.V. , Spekhofstraat 20 6460BB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken overgemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01381-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08597**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Janoschka Benelux B.V. , Spekhofstraat 20 6460BB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **01382-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Velde J.G.N., Laar 4 6363CT te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Afsluiting van op- en afritten autoweg Nuth□Als dit gaat gebeuren dan komen de aanrijtijden van brandweer en ambulance in de knel o.a. naar industrieterrein de Horsel en Bejaardencentrum Op den Toren. Als er een ongeval plaatsvindt op de autoweg richting Nuth-Heerlen dan moeten de hulpverleners eerst naar Schinnen, vervolgens op de rotonde keren om richting Heerlen te kunnen rijden. Tijdverlies 7 minuten.
Antwoord:	Naar aanleiding van de vraag over de bereikbaarheid van Nuth en Vaesrade door hulpdiensten hebben we een verkeerskundige analyse gedaan naar de reistijden vanaf het Atriumziekenhuis naar de Pastorijstraat in Nuth. Uit deze analyse is gebleken dat de hulpdiensten na aanleg van de Buitenring nog steeds in minder dan 10 minuten ter plaatse kunnen zijn. Voor Vaesrade geldt een gelijke situatie. De bereikbaarheid van Nuth voor hulpdiensten blijft daarmee gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01382-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08607

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Velde J.G.N., Laar 4 6363CT te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Situatie Hellebroek- Laar.□Deze weg wordt nu al gebruikt als sluiproute bij file op de autoweg en verkeersdrukte op de Stationsstraat en Pastorij straat. Hellebroek en Laar kunnen dit verkeer, o.a. door de breedte van de weg, niet verwerken. In Hellebroek is op het smalste stuk weg zelfs geen mogelijkheid tot aanleg van een trottoir waardoor de kinderen op straat moeten lopen op weg naar school. In het verleden is ons door B&W toegezegd dat op deze weg niet meer dan 1600 voertuigen per dag mogen passeren dit naar aanleiding van een rapport van de GGD waarin staat dat dit aantal (1600) al schadelijk is voor de volksgezondheid. In de nieuwe situatie zouden in Hellebroek 5000! voertuigen passeren. Dit is voor ons onacceptabel!! Conclusie: openhouden van de op- en afritten naar de autoweg zodat er niet nog meer sluipverkeer ontstaat. Als dit niet mogelijk blijkt dan afsluiten Hellebroek-Laar. Opmerking: tijdens de voorlichtingsavond dd 12 juli 2010 is gezegd dat niemand is komen kijken in Hellebroek-Laar
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. □□ Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek 'locatiespecifieke toelichting', onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. □Met een 'selected link analyse' voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. □□Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01383-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 08599

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK Spekholzerheide , Euregiopark 10 6467JE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01383-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08600**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK Spekholzerheide , Euregiopark 10 6467JE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01383-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08602**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK Spekholzerheide , Euregiopark 10 6467JE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01383-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08605**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IBK Spekholzerheide , Euregiopark 10 6467JE te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf".□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.□

Hoofdzienswijze: **01384-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08613**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kurvers wegenbouw BV , Oude Rodersweg 28 6422PE te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De ontsluiting van bedrijfsterreinen en toeristische attracties, met een duidelijke ringstructuur, helpt bij het voorbereiden van onze regio op de toekomst. Een goede ontsluiting van de regio Parkstad zorgt niet alleen voor een beter leefklimaat in de kernen en een verbeterde verkeersveiligheid, maar is ook zeker nodig om de verwachte bevolkingskrimp af te remmen. Een robuuste oplossing met 2x2 rijstroken waar een uitgangssnelheid van 100 km/uur geldt, is ons inziens een bij die toekomst passende ontsluiting.
Antwoord:	Wij onderschrijven het belang van de Buitenring voor de ontsluiting van Parkstad. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ter kennisgeving aan te nemen

Hoofdzienswijze: **01384-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08614**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kurvers wegenbouw BV , Oude Rodersweg 28 6422PE te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen in deze zienswijze u ook dringend verzoeken om speciale aandacht te schenken aan het betrekken van regionale bedrijven bij aanbesteding van dit omvangrijke project. Het aanleggen van de Buitenring biedt de regionale bedrijven de broodnodige opdrachten. Het regionale bedrijfsleven kan de gevolgen van de recessie nog dagelijks voelen.
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01384-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08615**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kurvers wegenbouw BV , Oude Rodersweg 28 6422PE te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij vragen ook uw speciale aandacht voor het inzetten van werknemers uit de regio. Daarbij denken we ook aan het inzetten van het potentieel aan arbeidskrachten in de kaartenbak van de regionale gemeenten. Bij de A2 ondertunneling in Maastricht zijn daar goede afspraken over gemaakt.
Antwoord:	In het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden, zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01384-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08616**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Kurvers wegenbouw BV , Oude Rodersweg 28 6422PE te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij willen u ook oproepen om u extra in te zetten voor de lobby met de Regio Aachen zodat de B258n op korte termijn gerealiseerd kan worden.
Antwoord:	De B258n is binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel voor kennisgeving aan te nemen.

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08617**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ons inziens is de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg achterhaald door de vergrijzing, bevolkingskrimp en de economische achteruitgang door het beleid van de overheid.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ons inziens is het tracé van de "Buitenring" zoals omschreven voor de N300 Hamstraat / verkeersplein Avantis ook niet de optimale en economisch meest verantwoorde keuze. Vele woningen en bedrijven moeten daarvoor worden vernietigd en grond duur worden gekocht. Het tracé zou economischer kunnen worden uitgevoerd als: het tracé ca. 200 - 300m naar rechts vanuit richting kerkrade gezien wordt verlegd richting Drievogels, d.w.z. - voor de ijzeren brug aansluiten op de N281 - daar is open veld -. Zoveel aandacht en kosten voor aansluiting op het Avantis European Science en Businesspark dat al jaren nagenoeg leeg staat en in verband met het dé-industrialiserings beleid weinig of geen perspectief heeft. (De kansen op vestiging van bedrijven aldaar zijn al verspeeld sinds de affaire korenwolf).
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovendien behoeft mijns inziens de Buitenring Parkstad Limburg ter hoogte van Hamstraat /□verkeersplein Avantis geen 2x2 rijstroken met een toegestane snelheid van max. km 100, gezien de verkeersregulerende maatregelen die worden getroffen. B.v. de geplande verkeerslichten maken het doorrijden met 100 km al onmogelijk. Bovendien kan het verkeersplein Avantis geen ca. 25.000 auto`s per etmaal verwerken, alleen al in de spitsuren `s morgens en `s avonds gaat het zeker niet lukken. Ook de eventuele aanpassingen die de Gemeente Heerlen nog van plan is te bedenken gaan dit niet bereiken. De geschatte 21.000 /25.000 voertuigen staan er dan gedurende uren per etmaal gewoon stil en vormen dan een file vanaf de woonwijk Gracht tot en met het verkeersplein Avantis en vanuit de andere richting staat het verkeer stil op de N281 / A76. Dat betekend dat U de file`s, elke dag, van zo`n paar kilometer lang en de daarbij behorende stank en geluidsoverlast in de woningen Crombacherstraat / Locht en in de woonwijk Gracht op de koop toe neemt. Wij niet. De door U gehanteerde "metingen" baseren op foute uitgangspunten.□- Als voorbeeld kan de huidige situatie op de Binnenring dienen, de file is daar dagelijks enkele kilometers (4km) lang vanaf tankstation Q8 tot aan de rotonde met aansluiting op de N281 / Imsterade □- Een minder belastend alternatief zien wij in 2 x 1 rijstroken met 80 km zonder stoplichten en de aansluiting op de A76 niet via rotonde Avantis. (ijzerenbrug open veld aansluiting).
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij als aanwoners aan de Crombacherstraat ondervinden te ernstige nadelen door het geplande tracé. Door, wat U noemt - de fysiek weinige ruimte ter hoogte van de N300 Hamstraat / Crombacherstraat - komt de weg onacceptabel dicht langs onze woning, blijkbaar zo`n 25m. Al de door U berekende geluidsoverlast van ca. 60 a en > brengt volgens de becijfering van de WHO (World Health Organisation) ernstige schade toe aan o.a. hartpatiënten. Naast de geluidsoverlast is er ook nog de luchtvervuiling die ernstige schade toebrengt aan de gezondheid van longpatienten. Wij zijn beiden hart - en long patiënt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de massieve wijzigingen aan het bestaande gebied rondom N30Ü Hamstaat / grensovergang Locht /Avantis zien wij de aanleg van de "Buitenring" aldaar niet als reconstructie maar als nieuwe aanleg. Wij gaan ervan uit dat de door U gekozen optie onwettig is.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ De door reclamant genoemde wijziging is terecht als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder aangemerkt. Hier is namelijk sprake van een wijziging van een bestaande weg. Die wijziging is niet zodanig ingrijpend dat had moeten worden uitgegaan van het regime dat betrekking heeft op de aanleg van een weg.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De schadelijke effecten zijn cumulatief en daarbij komen nog de overlast door de windmolens, de N281 / A76 (en mogelijk ook nog de Duitse B258n al dan niet wordt aangesloten aangezien de protesten van duitse zijde zie Duitstalige kranten). Het is voor ons overduidelijk; de door U gehanteerde grenswaarden moeten opnieuw worden gedefineerd en bijgesteld. Hoezo metingen op 400m afstand, neen op 25m. Wij hebben bezwaar tegen de aanpassing van de normen voor geluidsoverlast ter hoogte van onze woning. En naast de geluidsoverlast en de luchtvervuiling komen nog de trillingen op de weg door het verkeer die doorwerken tot in de woning. Dit brengt overlast en veroorzaakt schade aan mens en gebouw. Dit dient ook te worden meegenomen tijdens de eventuele aanleg fase.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Zoals te lezen in uw Inpassingsplan heeft een landschap met vogels en fauna meer rechten en aandacht als de MENS die daar "voorkomt". Voor vogels bedraagt de max. toegestane belasting 42 - 47 DB, voor de mens geldt > 62 DB. Waar is de politiek mee bezig ?.
Antwoord:	Voor de mensen die langs het tracé van de BPL wonen worden de vigerende normen uit de Wet geluidhinder gehanteerd. Voor vogels worden geluidsbelastingen gebruikt waarbij verstoring optreedt. De gehanteerde geluidsbelastingen zijn hierbij gebaseerd op resultaten uit onderzoek naar de verstoring van vogels.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01385-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Buiten al deze meetbare overlast is er nog de niet te verwaarlozen sociale impact.□Met de aanleg van dit tracé ter hoogte van de Crombacherstraat / Loont wordt 2/3 van onze□sociale leefomgeving vernietigd!□De vertrouwde omgeving, de mensen en dieren alles weg !□In dit verband moet ook genoemd worden de isolatie ten opzichte van de stad Kerkrade,wijk□Gracht (gepland is ook nog doortrekking van de spoorlijn richting Duitsland dit heeft ook nog□nadelige gevolgen voor bezoek richting kennissen wonend alhier.□Indien de Hamstraat voor lokaal verkeer wordt afgesloten zondert ons dat af van de rest van□Kerkrade en wordt de bestaande adequate verkeersverbinding ontoegankelijk.□De klok terugdraaien naar vroeger; dus weer al het verkeer door de Drievogelstraat met alle□onhoudbare overlast van dien. De N300 Hamstraat werd er ooit voor aangelegd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de

aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01385-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08634

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Dan zijn er nog de kosten. Exorbitant hoog in verhouding met andere projekten.□B.v. een volwaardige Duitse autobaan met 4 rijstroken, middenberm en vluchtstroken aan□weerszijden kosten ca. 4 - 6 miljoen / kilometer (bron Wikipedia), uw `gewone` 4-baans autoweg□zonder vluchtstroken enz. gaan ca.12 miljoen / kilometer gaan kosten en einde open....□Van latere onderhoudskosten aan de weg nog maar niet te spreken.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01385-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08636

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaeks J.G.M., Crombacherstraat 20 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij zien de aanleg van deze "Buitenring" als een politieke keuze in al haar hoogmoed.□Last but not least de waarde van ons onroerend goed.□Ons huis is bedoeld voor bewoning tot op hogere leeftijd en als oudedags reserve.□Deze plannen worden ernstig verstoord; door de overlast is de kwaliteit van wonen belangrijk□beschadigd en de waarde van ons onroerend goed belangrijk afgenomen.□Onze conclusie is dat ingeval U de plannen doorzet U onze woning beter ook maar kunt□`amoveren`.□In het andere geval willen wij serieus gecompenseerd worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01386-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08618

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vossenbergh H.A., Laurensbergerstrasse 234 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die□B 258n.□Ich schliesse mich den Argumenten der Burgen`nitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an.□Auch ich fordere Sie auf, ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre□Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaRnahmen, Strafte n querschnitte und Knotenpunkte so□auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n□funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: 01387-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08624

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Buurs T., Scherbstrasse 28 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die□B 258n.□Ich schliesse mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an.□Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre□Planungen im Hïnblick auf UErmschutzmaBnahmen, Straftenquerschnitte und Knotenpunkte so□auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings duren die B 258n□funktionieren
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours-Vossen M.H.M. ., Wilhelmastraat 3 6245AT te Eijsden
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Hierbij stelt ondergetekende, als vertegenwoordiger en mede-erfgenaam van het pand Geitenweg 2, te Nuth, dat door de aanleg van de Buitenring, het betreffende pand in waarde al dalen en dat reclamant namens de belanghebbenden recht heeft op planschade als gevolg van de negatieve effecten die de Buitenring zal hebben op het pand en de onmiddellijke omgeving.□In de vele publicaties wordt duidelijk gesteld dat de aanleg van de Buitenring significant negatieve gevolgen zal hebben op de natuur, het water en het leefmilieu van het Platsbeekdal, Geleenbeekdal en het omringende landschap.□Het pand Geitenweg 2 te Nuth, grenst direct aan de beide beekdalen die een beschermde status genieten volgens Natura 2000, EHS en POG (zie Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth, d.d. 26-8-2009, p.39). l let gebied dankt deze status aan:□• De aanwezigheid van zwaar beschermde planten en dieren, (p. 39)□• De bodem van de beken bezit een zeer hoge gevoeligheid voor erosie, (p.40)□• Hydrologisch gezien kan men het gebied kenmerken als hydrologisch gevoelig gebied.□(p. 41)□Door de aanleg van de Buitenring zal er dus een fysieke aantasting optreden aan de betreffende natuurgebieden en zal de natuurbeleving van het gebied gedevalueerd worden. De bewoners en eigenaren van de Geitenweg worden echter dubbel gedupeerd:□1. De landelijke ligging van de panden wordt teniet gedaan door de aantasting van het□omringende natuurgebied. Dit betekent een waardevermindering van het onroerend goed.□2. Als gevolg van de hogere toegestane snelheid en de aanzuigende werking van de Buitenring, zal er een toename van geluid- en stankoverlast plaatsvinden. Dit heeft tot gevolg dat het wonen op de Geitenweg minder aantrekkelijk zal worden voor bewoners en eventuele nieuwe eigenaren.□3. Door de aanleg van de Buitenring komen de woningen aan de Geitenweg geisoleerd te□liggen. Nu hebben de bewoners direct toegang tot de Randweg, zowel per auto als per fiets□en te voet.□In de nieuwe situatie wordt men gedwongen door middel van fietspaden om te rijden naar□grote rotondes die moeilijk toegankelijk zijn voor fietsers en wandelaars.□Aan de eis van de Gemeente Nuth (/ie Nota Zienswijzen, d.d. 25-11-2008, p. 23) dat de Buitenring moet zorgen voor goede aansluitingen wordt dus niet tegemoet gekomen.□In Deelrapport I Tracenota (10-6-2010) wordt gesproken over de Geitenweg als historische□weg (p. 54), om vervolgens tot de conclusie te komen (p. 96) dat door geringe intensiteiten□de wegen Geitenweg en Geitenbeemderweg niet meegenomen zijn in de verkeersmodel lering.□Als gevolg van het ontbreken van een goede ontsluiting, kan men dus stellen, dat door de aanleg van de Buitenring, er sprake al .i j n van een waardevermindering van de huizen aan□de Geitenweg.□In het bovenstaande heeft ondergetekende aangetoond, dat er onvoldoende rekening wordt□gehouden met de belangen van de bewoners en eigenaren van de desbetreffende panden aan de Geitenweg en dat men voorbijgaat wat voor een impact de aanleg van de Buitenring zal hebben op de materiele waarde van de betreffende panden, maar ook op de woonbeleving van de bewoners.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van

de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01388-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours-Vossen M.H.M. ., Wilhelmastraat 3 6245AT te Eijsden
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de vele publicaties wordt duidelijk gesteld dat de aanleg van de Buitenring significant negatieve gevolgen zal hebben op de natuur, het water en het leefmilieu van het Platsbeekdal, Geleenbeekdal en het omringende landschap. Het pand Geitenweg 2 te Nuth, grenst direct aan de beide beekdalen die een beschermde status genieten volgens Natura 2000, EHS en POG (zie Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth, d.d. 26-8-2009, p.39). Door de aanleg van de Buitenring zal er dus een fysieke aantasting optreden aan de betreffende natuurgebieden en zal de natuurbeleving van het gebied gedevalueerd worden. De bewoners en eigenaren van de Geitenweg worden echter gedupeerd: De landelijke ligging van de panden wordt teniet gedaan door de aantasting van het omringende natuurgebied. Dit betekent een waardevermindering van het onroerend goed.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de

schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01388-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08643

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours-Vossen M.H.M. ., Wilhelmastraat 3 6245AT te Eijsden
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de hogere toegestane snelheid en de aanzuigende werking van de Buitenring, zal er een toename van geluid- en stankoverlast plaatsvinden. Dit heeft tot gevolg dat het wonen op de Geitenweg minder aantrekkelijk zal worden voor bewoners en eventuele nieuwe eigenaren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01388-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08645

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours-Vossen M.H.M. ., Wilhelmastraat 3 6245AT te Eijsden
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de Buitenring komen de woningen aan de Geitemseg geisoleerd te liggen. Nu hebben de bewoners direct toegang tot de Randweg, zowel per auto als per fiets en te voet. In de nieuwe situatie wordt men gedwongen door middel van fietspaden om te rijden naar grote rotondes die moeilijk toegankelijk zijn voor fietsers en wandelaars. Aan de eis van de Gemeente Nuth (/ie Nota Zienswijzen, d.d. 25-11-2008, p. 23) dat de Buitenring moet zorgen voor goede aansluitingen wordt dus niet tegemoet gekomen. In Deelrapport I Tracenota (10-6-2010) wordt gesproken over de Geitenweg als historische weg (p. 54), om vervolgens tot de conclusie te komen (p. 96) dat door geringe intensiteiten de wegen Geitenweg en Geitenbeemderweg niet meegenomen zijn in de verkeersmodellering Als gevolg van het ontbreken van een goede ontsluiting, kan men dus stellen, dat door de aanleg van de Buitenring, er sprake zal zi j n van een waardevermindering van de huizen aan de Geitenweg.
Antwoord:	Uit de tekeningen zoals opgenomen in “4C Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp” behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat de Geitebeemderweg aangesloten blijft op het wegennet. De woningen worden ontsloten door middel van een erftoegangsweg komend over het huidige kunstwerk over het spoor. Deze weg is straks alleen bedoeld voor bestemmingsverkeer en daarmee alleen toegankelijk voor bewoners en de hulpdiensten. De bewoners aan de Geitenweg worden na aanleg van de Buitenring dan ontsloten via de Geitebeemderweg (dit punt ligt net na de fietstunnel met de Kathagen). Na het aansluitingspunt op de Geitebeemderweg zal de weg verder gaan als een in tweerichtingen bereden fietspad richting de aansluiting Schuureikerweg. In het gehanteerde verkeersmodel Parkstad Limburg is het wegennet opgenomen tot op een bepaald detailniveau dat noodzakelijk is om de verkeersstromen in het gebied goed weer te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01389-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08631

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Thomas , Bleijerheiderstrasse 20 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die□B 258n.□Ich schliesse mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an.□Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre□Plantingen im Hinblick auf Larmschutzmaftnahmen, StraRenquerschnitte und Knotenpunkte so□auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n□funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01390-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08638

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pontzen H.P., Scherbstrasse 109 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit: erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B258n. Ich schliesse mich den Argumenten der Bürgerinitiative B258n nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaBnahmen, StraRenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings duren die B 258n funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01391-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08642

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leeyenhof G., Projektstrasse 2 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B 258n. Ich schliesse mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Best re bun ge n zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Larmschutzma&rahmen, StraBenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01392-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hammers W., Pannesheiderstrasse 96 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraUe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01393-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08647**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radermacher M., Mühlenbachstrasse 1 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08650**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten□Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze direct langs hun woning aan de Krichelbergsweg niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de randweg aangelegd over tie Hamstraat en de Dentgenbachweg. Hierbij wordt laatstgenoemde weg doorgetrokken tot aan de Hamstraat. Langs dtt nieuwe stuk autoweg te de woning van diénten gelegen. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stefen dat in hun geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien Volgens dienten zijn beide andere attematieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is getegen langs dichte woonbebouwing- Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënten, betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu GS heeft de belangen van cliënten onvoldoende meegenomen bfj voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d d 7 april 2010 (zaaknurrmer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in SchinvekJ en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Biunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende wejfcing met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitbraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Cliënten zullen als gevolg van de aanleg van de Buitenring in hun woning, welke aan de zuid- en oostkant uit éénsteensmuur bestaat geluidsoverlast krijgen. Ook ongestoord in hun achtertuin zitten is er door de aanleg van de Buitenring voorclienten niet meer bij. De geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid.Geluidshinder kan leiden tot sloopverstoring, stres en verstoring van de dagelijkse activiteiten met kans op hogere bloeddruk. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is te gemakkelijk overgegaan op het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om geluidbelasting te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij clienten dan ook niet in. Clienten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of - indien de Buitenring er al dient te komen- niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon-en leefklimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor diënten leidt de aanleg van de Buftenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare: verslechtering van hun woon- en leefmflleu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is In de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Burtenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning□De aanteg van de BuKenring teidt tot eer forse waardedaling van de woning van diënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van diënten langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van diënten wijzigt in negatieve zin. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Burtenring niet meer bij voor cliënten Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogeiykheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rjdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.□Nadelige gevolgen voor bedrijfsactiviteiten clienten.□Cienten exploiteren een kleinschalige veehouderij eveneens op het adres Krichelbergsweg 38 Het tracé loopt direct langs hun bedrijfOok zal de veehouderij enorme schade ondervinden van geluid- en stankoverlast als gevolg van de Buitenring. De Buitenring leidt tot een ernstige aantasting van de leefkwaliteit van het gebied. Het spreekt voor zich dat dit aanzienlijke consequenties heeft voor de uitoefening van de veehouderij Clienten stellen dan ook onevenredig te worden aangetast door deze tracé-keuze.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09420**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient cliènt, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt. Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09427**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09451**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:-Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?-Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09580**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01394-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09607

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01394-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09616

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet; □
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`. □
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht. □
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. □
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01394-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise , Krichelbergsweg 38 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze

soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01395-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08649

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Anderer P., Heydenstrasse 25 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01396-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nieuw O.C., Servatiusstraat 12 6361JK te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	Hierbij bericht ondergetekende ernstige bezwaren te hebben met de huidige aansluiting op de Buitenring zoals dit het laatst is gepland. In meer concrete woorden richt mijn bezwaar zich op de te korte afstand tussen Vaesrade en de aansluiting op de Buitenring, waarbij ik u attendeer op het feit dat deze aansluiting te dichtbij komt vanwege de basisschool in Vaesrade. Naar ik had begrepen bestaan er Europese regelgeving over de in acht te nemen afstand ingeval van het aanleggen van een snelweg.
Antwoord:	In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01397-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rossler Y., Pannesheiderstrasse 12 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01398-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dohmen B., Nordsternstrasse 5b 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modffizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten□Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van hun woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat in hun geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënten stellen dat het andere alternatief, te weten via de Tunnelweg, geschikter is dan het in het ontwerpinpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënten betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat hun belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan stellen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënten wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van cliënten is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënten stellen flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrezen cliënten door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten, als ook het buiten ophangen van de was, is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënten. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogelijkheden om hun woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdendverkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Bijgevoegd treft u een viertal foto`s aan waarop duidelijk te zien hoe zeer de aanleg van de Buitenring zal ingrijpen (voornamelijk) in de tuin van cliënten.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Cliënten vrezen ook veel wateroverlast te krijgen van de aanleg van de Buitenring. Het aan te leggen tracé is hoger gelegen, als gevolg waarvan er een grote kans is dat afvloeiend regenwater tot overlast voor cliënten zal leiden.
Antwoord:	Uitgangspunt voor het ontwerp van de buitenring is dat het hydrolgoisch neutraal gerealiseerd moet worden en er geen wateroverlast mag veroorzaken in de omgeving. Om deze reden zijn langs het gehele traject droogvallende bergingssloten en aanvullende buffers voorzien, waarin minimaal een bui die eens in de 100 jaar voorkomt op te vangen. Vanuit deze sloten wordt het geinfiltreert in de bodem of vertraagt geledigd op niet-kwetsbaar oppervlaktewater. ANbij woonwijken wordt bodemverbetering toegepast onder de sloten om de infiltratie te bevorderen. Wanneer de BPL boven het maaiveld ligt, worden de sloten onder aan het talud gesitueerd. Bij de afmetingen van de sloten is rekening gehouden met aftromend wegwater van verhardingen, bermen, taluds en mogelijk van aanwezige hellingen. De totale afwatering met de specifieke maateregelen per deeltraject is uitgwerkt in het afwateringsplan. Dit plan is mee ter inzage gelegd en ook in het kader van de watertoets besproken met het waterschap. Het waterschap heeft als waterbeheerder ook haar akkord gegeven op dit afwateringsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bovendien stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en zo een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het BPL is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Openbare verlichting Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Op basis van het vorenstaande zijn wij van mening dat de belangen niet onevenredig worden geschaad mede gelet op het feit dat er in de huidige situatie al een weg is gesitueerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tenslotte wensen cliënten hun zorg te uiten over de uit te voeren werkzaamheden aan de Buitenring. Cliënten vrezen trilschade en veel (geluids-) overlast hiervan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09421**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt. Allereerst wenst cliënte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09428**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09452**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen.In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:-Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?-Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; en pagina 107 van deze toelichting: hier staat geschreven dat de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09617**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet; □
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. □
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01399-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joost , Birgitta-Gracht 28 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet. De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01400-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08662

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Client woont op een perceel aan de John Erkensstraat 11 te Kerkrade. Hij woont in de nabijheid van de geplande BPL. Client vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Ook zal de aantrekkelijkheid van de woonomgeving ernstig worden aangetast door de relatief korte afstand tussen zijn woonbuurt en de BPL. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Client wijst erop dat diverse kemen in de regio Parkstad Limburg al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het trace van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-Rl is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in diverse kernen in de regio Parkstad Limburg piekbelastingen van ten minste 99,9 dBA zijn gemeten. De Raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Client is van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van client veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgenIn de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. □Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moeten worden overschat. Reistijdwinsten zijn veeïal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënt is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ookmet de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst cliënt er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden. Cliënt kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeer s structuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. □□Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat he toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS gaat wel degelijk in op dagrecreanten. Het rapport (pagina 56) geeft onder meer aan dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties in Parkstad Limburg deels wordt gecompenseerd door een lager aantal dagrecreanten elders. De provincie is van mening dat er geen reden is om aan te nemen dat van toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring. Integendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. In het ontwerp van de Buitenring is daarnaast veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio. Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënt wijst er op dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënt wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	De extra arbeidsplaatsen zijn deels een gevolg van het vergrote zoekgebied voor werkgevers, deels een gevolg van de lagere transportkosten voor het bedrijfsleven. Het rapport van ECORYS geeft dit ook zo aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënt uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënt is er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënt wijst er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:□1. dat het verkeersmodel is aangepast;□2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken aleen I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden

enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01400-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09257

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is. In de toelichting op het ontwerp inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS laat inderdaad niet wat het aandeel van Aken is in de totale reistijdwinsten van de Buitenring. Naar verwachting betreft het een substantieel deel van de reistijdwinsten. □□Het rapport van ECORYS laat onder meer op pagina 36 en 38 zien dat de reistijdwinsten in absolute zin voor sommige verbindingen oplopen tot circa 4 tot 6 minuten. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NOi, PMjo en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NOa, PMso en CCh in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. In het akoestisch onderzoek is, binnen de kaders van de Wet geluidhinder, voor alle woningen in het onderzoeksgebied de heersende geluidsbelasting vastgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01400-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01401-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08677**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gaia Park , Postbus 68 6460AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Er hebben in de afgelopen maanden diverse gesprekken plaatsgevonden met dhr. M. Snijders van de provincie over de consequenties van het voorkeurstracé voor GaiaPark Kerkrade Zoo. Ons standpunt hierin is dat de verloren parkeergelegenheid als gevolg van de aanleg van de Buitenring gecompenseerd dient te worden op het perceel gelegen aan de overzijde van de Kerkradersteenweg. Over de exacte ligging en de wijze van aanleg alsmede de hieruit volgende bereikbaarheid van GaiaPark Kerkrade Zoo voor de parkeerders op het nieuwe terrein zijn op□hoofdlijnen afspraken gemaakt met dhr. Snijders. We verwijzen hiervoor naar bijgevoegd document.
Antwoord:	Wij zijn in goed en constructief overleg met Gaiapark en zullen de parkeervoorzieningen, die als gevolg van de aanleg van de Buitenring verloren gaan, compenseren. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01401-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08679**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Gaia Park , Postbus 68 6460AB te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Verder willen we benadrukken dat we er op vertrouwen dat bij de aanleg van de Buitenring alle inspanningen zullen worden verricht om deze weg zo `groen` mogelijk aan te leggen. Geheel passend in de tijdsgeest, maar vooral met respect voor de natuur in het algemeen de grote landschappelijke waarde van Parkstad, zijn wij van mening dat deze nieuwe toeristische weg een voorbeeld moet zijn van toegepaste duurzame technieken. De consequenties voor mens en□dier zouden naar onze mening tot het minimum beperkt moeten worden.
Antwoord:	Bij de keuze en de uitwerking van het trace is de Buitenring ingepast in het relief van het Limburgse landschap. Een beperkende factor hierbij vormen eisen van technische en verkeerskundindige aard. In het omgevingsplan is een groot aantal maatregelen opgenomen om de Buitenring goed in te passen. Met de inpassing van het trace en de maatregelen uit het omgevingsplan wordt de impact van de Buitenring op de omgeving zo goed mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Client woont op een perceel aan de Sportstraat 7 te Kerkrade. Hij zal bij de aanleg van de BPL ongeveer op 200 meter afstand van de BPL te wonen. Client vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Ook zal de aantrekkelijkheid van de woonomgeving ernstig worden aangetast door de relatief korte afstand tussen zijn woonbuurt en de BPL. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08681**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Client wijst er op dat diverse kernen in de regio Parkstad al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het trace van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-R l is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in diverse kernen in de regio Parkstad Limburg piekbelastingen van ten minste 99,9 dBA zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Client is van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van client veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in liet kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de BP1 zal de woonwijk van client geisoleerd komen te liggen in relatie tot het centrum van Kerkrade. In de woonwijk staan 40 a 50 huizen. Tevens zal het natuurgebied dat recht tegenover de woonwijk van client is gelegen, niet meer rechtstreeks toegankelijk zijn. Daarbij komt dat ook een flink stuk verloren gaat door de voorgenomen aanleg van de BPL. Deze natuur wordt weliswaar elders gecompenseerd, maar is door de ligging niet goed bereikbaar voor recreanten.
Antwoord:	Via de Kerkradersteenweg is er na de komst van de Buitenring nog steeds een vergelijkbare verbinding tussen de betreffende woonwijk en Kerkrade centrum. Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08683**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten slotte wijst client er op dat als gevolg van de BPL er in natuurgebieden en specifiek het gebied Vauputsdal een behoefte zal staan om meerdere UMTS zendmasten in het gebied te gaan plaatsen alsmede verlichting en bewegwijzering. Dit betekent een toename van stralingsdruk in de omgeving in de vorm van licht en UMTS straling. Client is van mening dat hiermee een extra negatieve invloed op het landschap plaatsvindt. Dit effect wordt nergens genoemd in de diverse milieuonderzoeken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen.□Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting.□In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen:□- openbare verlichting van de weg□- hinder door verlichting van voertuigen□Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk

ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01402-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09208

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen.In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MK.BA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moeten worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt.□Cliënt is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momentee!□ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. □Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatie files. Tevens wijst cliënt er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. □□Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Zie beantwoording subzienswijze 09209 en 09208.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.Cliënt kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties. Cliënt wijst erop dat het GAIApark de laatste jaren sterk is gegroeid onder het bestaande wegennet en de bestaande bewegwijzering.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS gaat wel degelijk in op dagrecreanten. Het rapport (pagina 56) geeft onder meer aan dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties in Parkstad Limburg deels wordt gecompenseerd door een lager aantal dagrecreanten elders. De provincie is van mening dat er geen reden is om aan te nemen dat van toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring. Integendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. In het ontwerp van de Buitenring is daarnaast veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënt wijst er op dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënt wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dil een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	In de rapportage ‘Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA’ wordt gesteld dat de Buitenring een positief effect zal hebben op werkgelegenheid en zorgt voor 180 arbeidsplaatsen. Het betreft arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de realisatie van de Buitenring zijn toe te rekenen. De werkgelegenheid is het gevolg van de betere bereikbaarheid en dalende transportkosten voor bedrijven in Parkstad Limburg door de realisatie van Buitenring. Dit effect is structureel. De 180 arbeidsplaatsen betreffen specifiek het werkgelegenheid in Parkstad (=bruto-effect). Een deel van de toename van de werkgelegenheid kan ten koste gaan van een afname van werkgelegenheid buiten de regio (=netto-effect); de werkgelegenheid komt/blijft in Parkstad in plaats van te verplaatsen naar buiten de regio. Verwacht wordt dat de realisatie van de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken naar, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Het indirecte effect van de Buitring op werkgelegenheid is in de rapportage niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden. Cliënt wijst er in dit verband op dat hij bij een bedrijf werkt op bedrijventerrein Dentgenbach. Dit bedrijf zal gesloten worden als gevolg van de economische teruggang. De bereikbaarheid heeft hierbij geen enkele rol gespeeld.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënt uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen.In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naarde Buitenring en vergelijkbare wegen.Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom.Cliënten wijzen erop dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënt is er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënt wijst er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk: 1. dat het verkeersmodel is aangepast; 2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming□voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Wittcveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan.
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden

enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01402-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09227

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De bereikbaarheid van Parkstad Limburg is niet optimaal. Niet alleen zijn reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg relatief lang maar is ook de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg niet optimaal. Het gaat bij externe bereikbaarheid om verplaatsingen tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden, en om het doorgaand verkeer door Parkstad Limburg. Tussen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen vormt de A76 momenteel de enige hoogwaardige verbinding. Deze verbinding is met name aantrekkelijk voor verkeer met□een herkomst of bestemming in de westzijde van Parkstad Limburg. Er is echter geen hoogwaardige verbinding die het oostelijk deel van Parkstad met Nordraum Aachen verbindt. Verkeer volgt veelal een route of via de L231 en L232 die niet ingericht zijn op doorgaand verkeer en waarvan de capaciteit een knelpunt vormt, of zoekt zich een weg door het bebouwd gebied van Parkstad Limburg naar de A76. Ook deze route gaat veelal over wegen die hiervoor minder geschikt zijn en vooral zijn ingericht om lokaal (intern) verkeer af te wikkelen. De verkeersafwikkeling op het traject Kerkrade - Aachen is in de huidige situatie dan ook al een knelpunt, waardoor ook Landgraaf en Brunssum niet optimaal met Aachen verbonden zijn. □□De B258n zal, als integraal onderdeel van de Buitenring, de reistijden tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en Aachen drastisch bekorten. In het rapport van ECORYS wordt hier dieper op ingegaan. Het rapport laat onder meer op pagina 36 en 38 zien dat de reistijdwinsten in absolute zin voor sommige verbindingen oplopen tot circa 4 tot 6 minuten. Het rapport van ECORYS laat inderdaad niet zien wat het aandeel van Aken is in de totale reistijdwinsten van de Buitenring. Naar verwachting betreft het een substantieel deel van de reistijdwinsten. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09229**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteilen en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NÜ2, PMio en CÜ2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af.□Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NO2, PMio en CO: in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd.□Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering□indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. In het akoestisch onderzoek is, binnen de kaders van de Wet geluidhinder, voor alle woningen in het onderzoeksgebied de heersende geluidsbelasting bepaald. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01402-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01404-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 08690

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Landesbetrieb Strassenbau Nordrhein-Westfalen , Postfach 120161 53874 te Euskirchen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Unter Bezugnahme auf Ihr Anschreiben vom 15.06.2010 werden von hiesiger Seite keine grundsatzlichen Bedenken bezüglich der Planung des Buitenrings Parkstad Limburg erhoben.□Um die Anbindung im internationalen Strassennetz zwischen der Niederlande und Deutschland zu verbessern, ist derzeit ein Anschluss der B 258n an den Buitenring vorgesehen. Die verkehrliche Notwendigkeit der B258n ist nachgewiesen. Dies hat der Gesetzgeber mit der Aufnahme des Projektes in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstrafien bestatigt und damit der Strassenbauverwaftung des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) den uneingeschrankten Planungsauftrag erteilt.□Aktuell wird derzeit für die B 258n die Umweltvertraglichkeitsuntersuchung erstellt und die erforderliche Verkehrsuntersuchung in Abstimmung mit der Region überarbeitet. lm Anschluss daran wird das notwendige Linienbestimmungsverfahren nach undesfernstrafiengesetz eingeleitet, in dem die Varianten der B 258n gegeneinander abgewogen werden. Nach Abschluss des Verfahrens und der Entwurfsaufstellung kann das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, welches die endgültige Planungssicherheit für die B 258 n schafft. Der gesamte Prozess wird mehrere□Jahre in Anspruch nehmen, so dass die B258n zeitlich erst nach dem Buitenring Parkstad□Limburg realisiert werden kann.□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□

Hoofdzienswijze: 01405-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08691

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een aantal onderbouwingen/argumenten van de door mr. Van Mierlo namens de erven van L. de Marchant en d`Ansembourg ingediende zienswijze, zijn nog steeds valide en worden hier als ingelast beschouwd. Met name daar waar het gaat om:□De historie van Landgoed Amstenrade, dat inmiddels is verworden tot één NSW landgoed;□De nadelen van doorsnijding van het landgoed;□De vraagtekens bij de noodzaak van de aanleg van de weg in zijn algemeenheid.
Antwoord:	Betrokkene verwijst naar de zienswijze, die is ingediend in het kader van de Tracenota/MER 2008. De Provincie verwijst voor wat betreft de aspecten, die op de destijds ter inzage gelegde stukken betrekking hebben, naar haar Nota van Zienswijzen 2008 en de daarin neergelegde standpunten, die betrekking hebben op de zienswijze van betrokkene.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08692**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Hoewel het nu voorliggende tracé ter hoogte van "Landgoed Amstenrade", ten opzichte van het eerdere noordelijker gelegen tracé, een verbetering is, is nog steeds niet het oorspronkelijke tracé over de eigendommen van de Provincie en Gemeente Brunssum gerealiseerd, (meest zuidelijke variant). Uiteindelijk blijkt de oorzaak hiervan te liggen in het niet willen verplaatsen van een als voetbalveld aangemerkt oefenveld door de gemeente Brunssum. Dit heeft tot gevolg dat het nu voorliggende tracé ter hoogte van Landgoed Amstenrade "te noordelijk" blijft liggen. Het is voor eigenaar van Landgoed Amstenrade onduidelijk op grond waarvan met het niet verplaatsen van een eenvoudig te verplaatsen oefenveld, een hoger belang wordt gediend dan met het handhaven/in stand houden van een met zorg ontwikkeld - en verder te ontwikkelenlandgoed, dat ook nog voor het publiek is opengesteld.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08693**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het gevolg van uitvoering van het nu voorliggende ontwerp is:□a. dat een onevenredige grote aantasting van het landgoed met zijn NSW-status plaatsvindt;□b. dat aan de zuidzijde van het tracé ter plaatse "overhoeken" ontstaan die na uitvoering in□redelijkheid niet meer tot het landgoed gerekend kunnen worden. Dit betekent dat deze□volledig meegenomen moeten worden in de verwerving van gronden benodigd voor de□aanleg van de Buitenring;□c. dat beduidend méér grond gecompenseerd moet worden dan alleen de ondergrond van de aan te leggen weg;□d. dat aan de noordoostzijde doorsnijdingen van bestaand bos gaan plaatsvinden die elders□gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden;□e. dat de ontsluiting van de percelen landbouwgronden behorend tot het Landgoed□Amstenrade aan de zuidgrens van de kavels onvoldoende wordt. De aanleg van een aan□de noordzijde van de buitenring parallel gelegen veldweg, geschikt voor landbouwverkeer□en vrachtverkeer, ten dienste van de af- en aanvoer van landbouwproducten, is□noodzakelijk. Tevens dient deze weg zowel aan de N276 alsook aan de Brunssummerweg□aansluiting te vinden (rondrijden is een noodzaak);□f. Anticiperend op het onder e. genoemde lijkt aanpassing van de situatie aan de□Brunssummerweg ter hoogte van de aansluiting met de noodzakelijkerwijs aan te leggen□ontsluitingsweg, alleszins in de rede. (Tegenover de woning van de familie Bus). Bedoeld□wordt hier om de ontsluitingsweg parallel te doen doorlopen tot aan de Brunssummerweg.
Antwoord:	Ad a : Er is getracht om zoveel als mogelijk het landgoed te ontzien. Daartoe is de as van de Buitenring al zoveel als mogelijk naar het zuiden toegelegd. Dwangpunt is daarbij de bebouwing aan de zuidzijde.□□Ad b : Hierover zullen nog nadere overleggen worden gevoerd tussen partijen.□□Ad c : Zie ad b.□□Ad d : Compensatienoodzaak van bestaand bos volgt mede uit bestaande wet- en regelgeving en is dus mede daardoor verzekerd. Voor de feitelijke invulling ervan kan worden verwezen naar het overleg tussen partijen. □□ Ad e : PIP voorziet in realisering van veldweg direct ten noorden van buitenring, welke veldweg een verbinding vormt tussen de Brunssummerweg en de veldweg in het verlengde van de Oliestraat (plaatselijk genaamd Holleweg). Deze veldweg zal geschikt zijn voor landbouwverkeer, de overblijvende eigendommen blijven hierdoor derhalve ontsloten. Door deze aansluiting is sprake van de gewenste ‘rondgaande’ beweging en vervanging van de huidige situatie. Niet wordt voorzien in een veldweg tussen de N276 en de Holleweg, daarvan is nu ook geen sprake. □□Ad f : De precieze ontsluiting op dit punt zal nader met reclamant kunnen worden besproken.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08694**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gevolgen voor het Landgoed Amstenrade:□a. Doorsnijding van een onder de Natuurschoonwet 1928 gerangschikt landgoed.□b. Fiscale claim als gevolg van overdracht van gronden binnen de minimale bezitstermijn.□c. Doorsnijding van bosopstanden welke breder worden dan benodigd voor de weg als gevolg van herinrichting met overgangsstroken/struweel.□d. Ontsluiting van de verpachte landerijen□e. Aantasting kavelvorm van de landerijen□f. "deadline" beplantingseis voortvloeiend uit de voorwaarden voor het verkrijgen/behouden□van de NSW-status. Landgoed Amstenrade is verplicht om het beplantingsplan in het□voorjaar 2011 gerealiseerd te hebben hetgeen betekent dat in de herfst/winter 2010□geplant moet worden. Ter voorkoming van dubbele investeringen is het zaak op zijn minst□hiertoe vervangende gronden -die passen binnen een vervangend, door de overheid goed□te keuren, inrichtingsplan- beschikbaar te hebben.□g. Openstellingsvereisten landgoed. Ook hieraan zal na aanleg van de weg voldaan moeten□worden. De eerder aangehaalde ontsluitingsweg aan de zuidzijde van Landgoed□Amstenrade (= parallel aan de noordzijde van de aan te leggen weg)□h. Visuele verbinding tussen woonwijk en landgoed. De weg komt ter plaatse van het□Amstenraderveld verdiept te liggen. Hierdoor zou de visuele verbinding geborgd zijn ware□het niet dat geluidsschermen dit beeld kunnen vertroebelen. Verdiept aanleggen van□geluidschermen lijkt een haalbare en effectieve oplossing.□i. Er worden kennelijk voorzieningen aangelegd ter bescherming van het wild. In dit kader□adviseert eigenaar, ervaringsdeskundige op het gebied van flora en fauna uit hoofde van zijn beheerfunctie in het gebied, voorzieningen te treffen opdat voor het wild geen□aanleiding bestaat om zich in zuidelijke richting over de nieuw aan te leggen weg te□verplaatsen. Het gebied ten zuiden van de aan te leggen weg is overigens ook niet te□kwalificeren als "ecologische eenheid" en het ontbreekt aan enige verbinding met zulke□(andere) eenheid. Separate vestiging van wild in de breedste zin van het woord in dit ten□zuiden van de aan te leggen weg resterend overgangsgebied vindt toch wel plaats. "Alles□groeit immers overal, doch het milieu selecteert".□□Grondverwerving□a. Landgoed Amstenrade heeft als primaire doelstelling het landgoed in stand te houden. Dit□betekent dat de economische grondslag in de exploitatie wezenlijk is voor een duurzame□voortzetting/instandhouding;□b. Het in alle redelijkheid gestelde doel, zijnde mede een maatschappelijk doel, impliceert□dat de omvang van de gronden met een winstoogmerk in de vorm van "exploitatie" ,□minimaal gehandhaafd dient te blijven. Anders gezegd: Het tot het landgoed behorend□areaal uit te geven pachtgrond voor akkerbouwdoeleinden dient na de ingreep tenminste□niet af te nemen;□c. Tevens dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met het feit dat Landgoed□Amstenrade een NSW-status heeft met de daaraan verbonden (wettelijke) verplichtingen.□Het kunnen blijven voldoen aan deze verplichtingen dient onomstotelijk geborgd te zijn.□d. Naast de eigenaar ondervinden de pachters hinder en nadeel van de uitvoering van de nu□voorliggende plannen. Deze hinder heeft reeds zijn aanvang genomen bij de ontwikkeling□van de plannen met de daarmee gepaard gaande onzekerheid over het voorbestaan van□hun bedrijven;□e. De impact lijkt nu nadrukkelijker bij de respectievelijke pachters in beeld te komen en is□voor hen kennelijk het moment aangebroken om bij eigenaar aan te kloppen voor□compensatie/schadevergoeding.□Met medewerkers van uw provincie loopt reeds enige tijd een overleg-traject om te komen tot invulling van de beoogde provinciale doelen waarbij tevens de belangen van de□grondeigenaren worden meegewogen. Tot op dit moment verloopt dit traject tot ieders□tevredenheid. Nu is echter de fase aangekomen om te concretiseren en daarmee uiteindelijk□zicht te krijgen op een "eindplaatje". Ondanks deze zienswijze en mogelijk bezwaar in het□vervolg van de bestuursrechtelijke procedure, staat eigenaar het voortzetten van□anticiperend overleg en uitwerking voor.□□Concluderend verzoek ik namens eigenaren nadrukkelijk rekening te houden met het□voorgaande, en wel in die zin dat én de (twijfelachtige) noodzaak van aanleg van de weg□nader onder de loep genomen wordt én, indien de noodzaak onomstotelijk is, een inpassing□plaatsvindt die gebaseerd is op een doorzichtige afweging van belangen. In het kader van dit□laatste wordt een ook feitelijk te realiseren win-win situatie door eigenaar niet uitgesloten en□zeker niet afgewezen.□Van eigenaar mag in alle redelijkheid - op basis van omvang van en impact op de bijzondere□situatie- niet verwacht worden dat deze zienswijze limitatief alle aspecten bevat. Hij behoudt□zich derhalve het recht voor om nadere nog niet genoemde aspecten in het verdere verloop□van de procedure in te brengen.
Antwoord:	Ten behoeve van de realisering van de Buitenring moet ca. 13 ha worden verworven van

de gronden van Indiener. De provincie streeft de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□Specifiek is recentelijk met Indiener afgesproken dat zij ca. 16 ha vervangende grond in eigendom zal verkrijgen. Voorts is het uitgangspunt dat de vervangende 16 ha onderdeel zal gaan uitmaken van het NSW landgoed. De daaruit voortvloeiende kosten zijn uitgaande van een volledige schadeloosstelling voor rekening van de provincie. Ook over de overige eisen van Indiener zijn thans onderhandelingen gaande. Voor wat betreft de pachters is met Indiener vooralsnog overeengekomen dat de gronden pachtvrij worden geleverd aan de provincie. Mocht dat onverhoopt niet mogelijk blijken en de provincie met de pachters geen minnelijke overeenstemming kan bereiken over de pachtontbinding op basis van volledige schadeloosstelling, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. De pachters ontvangen dan een volledige schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat zij in een vergelijkbare inkomenspositie komen te verkeren. □□Verdiept aanleggen van geluidwerende voorzieningen is niet mogelijk omdat deze dan niet meer effectief zijn in het weren van geluid. De opmerkingen van reclamant over het wildbeheer zullen worden betrokken bij de verdere uitwerking van het project.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08698**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten. Daarbij is het nagenoeg onmogelijk om alle informatie in een zeer kort tijdsbestek geheel te bevatten. Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08699**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bestemming `Berm`Cliënt merkt op dat de door u geformuleerde bestemming `Berm` niet in overeenstemming ismet de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijfthoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen.De bestemming `Berm` is niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door ugehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt,stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid(en daarmee ook voor belang van cliënt) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nudat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08700**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersintensiteit□Ten aanzien van het aspect verkeer is een verkeerskundig onderzoek ingesteld om de effecten□van de realisatie van de BPL inzichtelijk te maken. Daarbij wordt uitgegaan van een□verkeersmodel. Aangegeven wordt dat rekening wordt gehouden met de algehele□demografische ontwikkeling in de regio: bevolkingskrimp. Desalniettemin blijkt sprake te zijn□van een dusdanige geprognotiseerde verkeersintensiteit op de BPL in 2025 dat (bestuurlijk)□gekozen is voor 2x2-rijstroken.□Onduidelijk is hoe deze forse geprognotiseerde verkeersintensiteit in verhouding staat met de□reeds ingetreden, en komende jaren verdere intredende, bevolkingskrimp.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08702**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan□Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en□stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel□de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□Cliënt maakt zich zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische□status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft□plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben□in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08703**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn tevens ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08704**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08705**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat□Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woon en leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt□door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de□verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande□akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08706**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter verwerving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die in de regel enkele jaren in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, wordt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 door cliënt in twijfel getrokken. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw wordt voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan.
Antwoord:	U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08707**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01405-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08708**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Landgoed Amstenrade , Hagendorenweg 1 6436CR te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Artikel 3.26, lid 1, Wro bepaalt dat indien sprake is van een `provinciaal belang` Provinciale Staten een inpassingsplan kunnen vaststellen. In de "POL-aanvulling Nieuwe wet ruimtelijke ordening" (vastgesteld door Provinciale Staten op 17 - 18 december 2008) heeft de provincie de provinciale belangen benoemd. Daarin wordt ook expliciet de Buitenring Parkstad Limburg vermeld. De toelichting op het Inpassingsplan benoemt op meerdere plekken waarom de Buitenring zowel een regionaal (gemeenten overstijgend) als provinciaal belang heeft. In de toelichting wordt op pagina 13 bijvoorbeeld geschreven: “De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast - van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg.” Vanwege het belang van de Buitenring voor de gehele regio van de provincie Limburg, is duidelijk dat er sprake is van een provinciaal belang. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01406-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh-Maas M.J.J., Van Hovell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Op 19 juli is door de Rentmeester Combinatie Limburg (RCL) een brief aan mij verstuurd met als onderwerp Buitenring Parkstad Limburg (zie bijlage). Hierin wordt medegedeeld dat het perceel Gemeente Nuth, sectie C, nummer 5085, waar ik mede-eigenaar van ben, nodig is voor de realisatie van de BPL. Nooit eerder ben ik benaderd door deze firma of door de Provincie dat dit perceel nodig is voorde realisatie. Indien ik het niet eens ben, kan ik een zienswijze indienen bij de Provincie. Het is tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om mij pas op 19 juli 2010 een brief met deze mededeling te versturen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Gelet hierop kan reclamante niet worden gevolgd in haar standpunt dat zij slechts 8 dagen de tijd heeft gehad voor het indienen van een zienswijze. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01407-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08701**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Palant-Maas A.J.M., Hyacintstraat 1 6431JV te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Op 19 juli is door de Rentmeester Combinatie Limburg (RCL) een brief aan mij verstuurd met als onderwerp Buitenring Parkstad Limburg. Hierin wordt medegedeeld dat het perceel Gemeente Nuth, sectie C, nummer 5085, waar ik mede-eigenaar van ben, nodig is voor de realisatie van de BPL. Nooit eerder ben ik benaderd door deze firma of door de Provincie dat dit perceel nodig is voor de realisatie. Indien ik het niet eens ben, kan ik een zienswijze indienen bij de Provincie. Nu wetende dat ik een direct belanghebbende ben, had ik een zienswijze kunnen indienen want door de Crisis en herstelwet zou dat voor mij onmogelijk zijn. Het is voor mij onmogelijk gezien de omvang van de documenten een onderbouwde zienswijze in te dienen binnen 8 dagen. Het is tegen de algemene beginselen van behoorlijk bestuur om mij pas op 19 juli 2010 een brief met deze mededeling te versturen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Gelet hierop kan reclamante niet worden gevolgd in haar standpunt dat zij slechts 8 dagen de tijd heeft gehad voor het indienen van een zienswijze. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01408-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08711

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid,□luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.□□
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08712**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08713**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08714**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08715**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn□omgeving.□□
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08716**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou□moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.□□
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08717**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08721**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08729**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.□□
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.□□
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. □□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01408-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08734

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01408-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08735

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08737**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende financiële middelen voorhanden zijn om de benodigde gronden minnelijk te verwerven dan wel, indien noodzakelijk, te onteigenen tegen volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01408-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08718**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het Ruitersportcentrum De Groene Vallei is gevestigd aan de Baamstraat 61 en wordt geëxploiteerd door de heer en mevrouw Esser - Crombach, tevens eigenaren van het bedrijf. De zoon, reeds werkzaam in het bedrijf, is de beoogd bedrijfsopvolger. Wekelijks maken circa 300 manegeklanten en circa 60 pensionklanten nagenoeg allemaal dagelijks gebruik van de accommodatie en geboden faciliteiten. Die bestaan uit: pensionstalling en weidegang, verzorgen van rijlessen, uitritten te paard in de omgeving, foyer met openbaar terras (ook toegankelijk voor wandelaars en fietsers), alsmede een winkel in ruilersportartikelen. Bijgaande situatieschets geeft inzicht in de prachtige ligging van het bedrijf en de eigendomsgronden in het da) van de Crombacherbeek (bijlage 1). De situering van de Buitenring en het verkeersknooppunt zoals voorgesteld in de technische onderbouwing (Ontwerp Inpassingsplan, noodzakelijk ruimtebeslag tb.v. wegontwerp km 21.350-km 23.250, tekeningnummer 13, versie 1.0) op een dergelijke minieme afstand van bedrijf en woning, leidt tot een onaanvaardbare situatie in zowel bedrijfsmatig opzicht, als met betrekking tot de woon- en leefsituatie. Gelet op de noodzaak tot versnelde uitvoering van de plannen voor aanleg van de Buitenring en toepassing van de Crisis- en herstelwet (CHW), bestaat de vrees bij cliënten dat volledig voorbij wordt gegaan aan hun belangen.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Specifiek wordt opgemerkt dat de belangen van betrokkene wel degelijk zijn meegewogen, mede op basis van de diverse gesprekken, die met betrokkenen hebben plaatsgevonden. De Provincie is van oordeel dat de situering van de Buitenring en het verkeersknooppunt slechts beperkt gevolgen heeft voor de ligging van de manege. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08722**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ruitersportcentrum De Groene Vallei: rust en groene ruimte! Ruitersportcentrum De Groene Vallei is één van de grootste en modernste manegebedrijven in de Limburgse Euregio. Een bedrijf met een hoogwaardige dienstverlening wat tot uiting komt in de waardering met 4 kwaliteitssterren door de Federatie van Nederlandse Ruiter Sportcentra (FNRS). Daarmee behoort het bedrijf tot een select groepje van vijf Limburgse FNRS-maneges die hierop kunnen bogen De klanten van De Groene Vallei kiezen dus voor kwaliteit. Die komt tot uiting in bedrijfsvoering, veiligheid en verzorging, maar bovenal in de excellente ligging van het bedrijf in het schitterende beekdal van de Crombacherbeek (vandaar de naamgeving "De Groene Vallei"). De klanten van De Groene Vallei stellen hoge eisen aan de omgeving waarin zij hun sport bedrijven. Het groene karakter, de prachtige uitzichten over het Crombacherbeekdal en bovenal de rust die het beekdal en deze locatie nu kenmerken zijn de unieke "selling points" van De Groene Vallei. Hiermee kan het bedrijf zich van de concurrentie onderscheiden. De aanleg van de BPL en het verkeersknooppunt ter plekke van de eigendommen van cliënt heeft grote nadelige consequenties in bedrijfsmatig opzicht en resulteert in een onaanvaardbare woon- en leefsituatie- Navolgend worden die effecten inzichtelijk gemaakt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08724**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wijzigen ontsluiting resulteert in slechte bereikbaarheid en onveiligheid In de huidige situatie wordt De Groene Vallei direct vanaf de Hamstraat en via de Baamstraat ontsloten (< 150 meter). Bij aanleg van de BPL wordt de ontsluiting aanzienlijk in oostelijke richting verlegd op grond van het uitgangspunt dat de Baamstraat zowel voor gemotoriseerd als langzaam verkeer moet worden ontsloten (Deelrapport 4a verkeerskundig onderzoek behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 5, nr. 20, blz 72). Dit betekent voor klanten en leveranciers echter dat minimaal 500 meter moet worden omgereden om het bedrijf en de parkeergelegenheid te kunnen bereiken, Tevens wijzen wij u op het feit dat aan het uitgevoerde onderzoek op grond waarvan een afweging van belangen en effecten heeft plaatsgevonden, onjuiste gegevens ten grondslag hebben gelegen. In het Verkeerskundig onderzoek wordt onder Hamstraat - Aansluiting (Deelrapport 4a verkeerskundig onderzoek behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 5, nr. 20. blz 72) ter plekke van de beoogde aansluiting met de B258n een bestaande ontsluiting van de Baamstraat verondersteld die in het geheel niet aanwezig is. De Baamstraat loopt vanaf de Hamstraat noordelijk langs het Ruitersportcentrum in oostelijke richting en is doodlopend. Er is dus geen sprake van een bestaande verkeersverbinding zoals in het kaartbeeld nr. 20 wordt gesuggereerd. De door de provincie voorgestelde oostelijke ontsluiting van het bedrijf op de N300 Hamstraat is niet toegerust en ingericht op deze functie en het beoogde multifunctioneel gebruik door klanten (paard/ fiets/ auto/ trailer), leveranciers (vrachtwagen/ tractor) en passanten (wandelaars/ fietsers). De sterke hellingshoek gaat in de winter voor genoemde weggebruikers voor grote problemen zorgen. De huidige toegang tot het Ruitersportcentrum is overzichtelijk en veilig, met name voor de vele kinderen die te voet of per fiets de manege moeten kunnen bereiken. De door de provincie voorgestelde ontsluiting is dit in het geheel niet. De huidige weg is smal, sterk begroeid, in slechte conditie en sociaal onveilig. De weg is nu doodlopend en alleen in gebruik als langzaam verkeersroute in oostelijke richting, ondermeer als aansluiting op de routestructuur van het Pferdelandpark (De Groene Vallei heeft een groot aantal Duitse klanten). In de voorgestelde situatie worden alle verkeersstromen hier gebundeld wat bij de huidige inrichting tot grote problemen en zeer onveilige situaties zal gaan leiden. Duidelijk mag zijn dat de Baamstraat oostelijk van het bedrijf in zijn geheel zal moeten worden gereconstrueerd om op een goede en veilige wijze aan beoogd gebruik en functie te kunnen voldoen.
Antwoord:	Het klopt dat er een omrijdbeweging ontstaat voor zowel het langzaam als gemotoriseerd verkeer, komende uit westelijke richting (woonwijk de Gracht) en gebruik makend van de parallelweg. De manege wordt beter bereikbaar voor het verkeer, rijdende in dan wel komende uit de richting van de N281 - A76 vanwege de hogere snelheid en beter doorstroming. In Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4a) is een fout opgenomen in de legenda van het kaartje van format 20. Zoals in de rest van het document betekent ook hier een stippellijn een verbinding over een bestaande weg en een doorgetrokken lijn een nieuwe verbinding. In de legenda bij format 20 is dit per abuis omgedraaid. De nieuwe oostelijke ontsluiting van de Baamstraat wordt geschikt gemaakt voor het beoogde multifunctioneel gebruik. De aangewezen locatie is mede gekozen vanwege het gegeven dat op deze locatie een relatief klein hoogteverschil overwonnen dient te worden. In de huidige situatie moet langzaam verkeer ongeregeld het verkeer op de Hamstraat kruisen om de manege te kunnen bereiken. Na aanleg van de Buitenring vindt het kruisen van grote verkeersstromen plaats via een met verkeerslichten geregelde kruising. Hierdoor gaat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer er niet op achteruit. De Baamstraat zal in oostelijke richting aangepast worden totdat deze nieuwe ontsluiting minimaal het niveau heeft van de bestaande westelijke aansluiting. De sociale veiligheid zal gewaaarborgd dienen te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08726**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Aansluiting oo ruiterroutenetwerk wordt afgesneden□Met de aanleg van de BPL komt de langzaam verkeersontsluiting van De Groene Vallei in□noordelijke en westelijke richting te vervallen. Weliswaar wordt de noodzaak van het□handhaven van de noordelijke ontsluiting opgemerkt en ingetekend (Deelrapport 4a□verkeerskundig onderzoek behorende bij het inpassingspian Buitenring Parkstad Limburg,□hfdst 5, nr. 20. blz 72). In het technisch plan/ontwerp (op 17 juni 2010 als concept gepresenteerd) is deze langzaam verkeersverbinding noordelijk van de Hamstraat echter□niet opgenomen . Vooralsnog moet dus geconcludeerd worden dat door de aanleg van de BPL de aansluiting op het noordelijk ruiterrou te netwerk aan De Groene Vallei wordt ontnomen.□De provincie verwijst in deze naar de gemeente Kerkrade (Brief aan College van B&W□d.d. 15 december 2009), en benoemt concreet de ontsluiting voor langzaam verkeer van□De Groene Vallei, alsmede de realisatie van de langzaam verkeer verbinding onder de□Hamstraat door.□Echter, vooralsnog moet geconstateerd worden dat het doorsnijden van de bestaande□ontsluitingsstructuur en het daarmee isoleren van De Groene Vallei, het gevolg is van de□aanleg van de BPL. en daarmee een provinciale verantwoordelijkheid.
Antwoord:	In de plannen is voorzien dat de Hamweg op de fietsstructuur van de Hamstraat wordt aangesloten. Hierdoor wordt de langzaam verkeersverbinding in noordelijke richting hersteld. In overleg met de gemeente Kerkrade zal een onderzoek plaats vinden naar een onverharde verbinding tussen de Baamstraat en de westelijk gelegen Crombachersstraat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08728**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Presentatie en uitstraling Het huidige groene imago van De Groene Vallei wordt in ernstige mate bedreigd door de aanleg van het verkeersknooppunt. In plaats van het huidige beeld van natuur, landschap en rust, wordt de manege straks geassocieerd met verkeerslawaai, luchtverontreiniging, bederf van uitzicht en ruimtegebrek. De uitstraling van het bedrijf wordt echter bovenal in ernstige mate aangetast door het geheel omleggen van de hoofdontsluiting in oostelijke richting. Het bedrijf is in de huidige situatie in zijn geheel georiënteerd op het westen. De hoofdontsluiting is gelegen aan de Baamstraat. Hier bevinden zich de parkeervoorzieningen, de horecagelegenheid en het prachtige buitenterras. Bij de door de provincie voorgestelde oostelijke ontsluiting wordt de bereikbaarheid beperkt. Bestaande en potentiële klanten dienen het Ruitersportcentrum via een omweg, een daartoe niet ingerichte weg, en het achtererf te bereiken. Komende vanuit oostelijke richting bereikt men dan de manege met zicht op de oude gebouwen, en de mest- en voeropslag. Bijgaande verbeelding (bijlage 2) illustreert het enorme verschil in uitstraling en presentatie in de huidige en de door de provincie voorgestelde ontsluiting van het Ruitersportcentrum. Klanten dienen vervolgens om het bedrijf heen te rijden om te kunnen parkeren, Daar waar bovendien in de huidige situatie auto`s, vrachtwagens, tractoren, paardentrailers. ruiters, en passerende wandelaars en fietsers logisch worden gescheiden, zullen deze na aanfeg van het knooppunt op hinderlijke en gevaarlijke wijze aan de oostzijde van het Ruitersportcentrum moeten kruisen. Het onderscheidend vermogen van dit bedrijf t.o.v. de stadsmaneges wordt hierdoor volledig teniet gedaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Net als in de bestaande situatie maken de verschillende vervoerswijzen gebruik van de Baamstraat. Bij de aanleg van de nieuwe ontsluiting aan de oostzijde zal hier ook zoveel mogelijk rekening mee gehouden worden. De bereikbaarheid van de manege wordt gewaarborgd door de realisatie van een nieuwe ontsluitingsweg. Deze aansluiting zal verkeersveilig worden ingericht met een verkeersregelinstallatie. Binnen het omgevingsplan wordt juist de locatie van het tankstation aangemerkt als zichtlocatie. De huidige uitstraling van de manege heeft hierbij een goede bijdrage. De manege ligt in de nabijheid van een goede aansluiting. Conform het rijksbeleid wordt deze locatie juist aangemerkt als zijnde c-locatie. Concreet houdt dit in dat de locatie optimaal bereikbaar is per auto op lokaal en bovenlokaal niveau. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08731**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ruimtebeslag gronden en uitrijmoQeliikheden□Op basis van het technisch plan/ontwerp en het PIP wordt duidelijk dat voor de aanleg□van de weg gronden van De Groene Vallei benodigd zijn. Gronden die behoren tot de□huiskavel en broodnodig zijn om de klanten u itrij moge lijkheden en weidegang te kunnen□bieden (bijlage 1). Cliënt is nog in afwachting van een duidelijke berichtgeving van de□zijde van de provincie inzake het benodigd ruimtebeslag, zowel qua begrenzing als qua□oppervlakte. Tijdens het overleg van 15 juli jl. is toegezegd dat dit op korte termijn□schriftelijk zal worden aangeleverd.□De u itrij moge lij k heden voor klanten (weidegang) dienen behouden te blijven. Die weidegang moet op korte afstand kunnen worden geboden aangezien het naar de stal en het naar het weiland brengen van opeenvolgende groepen zo snel mogelijk dient plaats te vinden. □Om het wegvallen van de uitrijmogelijkheden te kunnen compenseren, en daarmee het□verlies van klanten, zal met name de pensionklanten een alternatief moeten worden□geboden in de vorm van een 2a rijhal (binnenaccomodatie) aangezien de bestaande rijhal□in gebruik is bij de manegeklanten.
Antwoord:	In tegenstelling tot wat in de zienswijze is gesteld, is er slechts een minimale aantasting van de gronden van "De Groene Vallei". Er wordt straks ruimschoots gecompenseerd in het ruimtebeslag. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01409-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08733**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidhinder en luchtverontreiniging: Uitgaande van het technisch plan (op 17 juni 2010 als concept gepresenteerd) en het verkeerskundig ontwerp (Ontwerp Inpassingsplan, noodzakelijk ruimtebeslag t.b.v. wegontwerp km 21.350-km 23.250, tekeningnummer 13, versie 1.0) wordt het verkeersknooppunt (zuidelijke afrit) tot op circa 70 meter van het bedrijf en van het buitenterras van het Ruitersportcentrum gesitueerd, en circa 95 meter van de woning. De klanten van De Groene Vallei stellen hoge eisen aan de omgeving waarin zij hun sport bedrijven. Het groene karakter, de prachtige uitzichten en bovenal de rust en frisse lucht die het beekdal en deze locatie nu kenmerken zijn de unieke "selling points" van De Groene Vallei. Hiermee kan het bedrijf zich van de concurrenten onderscheiden. De aanfeg van een verkeersknooppunt is hiermee onverenigbaar. Daarnaast is er ook nog de dreiging van een toekomstige aansluiting van de B258n die verdere nadelige gevolgen zal hebben. In het deelrapport 10a Akoestisch Onderzoek wegverkeerslawaai behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg wordt op geen enkele wijze aandacht besteed aan de geluidsbelasting van het Ruitersportcentrum en de nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering. Enkel en alleen is gekeken naar de hoogst toelaatbare geluidsbelasting op woningen. De te volgen procedure voor vaststelling van hogere waarden, is een juridische aangelegenheid. Hierdoor kan worden voldaan aan wettelijke voorschriften terwijl de geluidsbelasting toeneemt en het woon- en leefmilieu wordt aangetast. Ook af wordt de binnenwaarde van de bedrijfswoning Baamstraat 61 gewaarborgd, dit is niet het geval buiten de woning. Primaire zorg van dient is echter de doorwerking van de geluidsoverlast op de bedrijfsvoering In de beoogde situatie kan op het terras geen normaal gesprek meer plaatsvinden. Voor de klanten van De Groene Vallei die in een landelijke omgeving hun sport willen bedrijven en willen genieten van de nu geboden rust en groene ruimte is de voorziene geluidsoverlast niet acceptabel Zij zullen overstappen naar andere maneges die niet aan een verkeersknooppunt zijn gelegen en hun uitstraling hebben behouden. Namens cliënten is een zienswijze ingediend in verband met het besluit van GS tot het vaststellen van hogere waarden voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting (bijlage 3). In die zienswijze wordt geconcludeerd dat met het voorgestelde tracé zoals thans opgenomen in het ontwerp-PIP niet wordt ingestemd.Cliënten maken zich grote zorgen over de toename van de luchtverontreiniging in relatie tot hun gezondheid en vooral die van de klanten. Bij het onderzoek naar luchtverontreiniging en fijn stof is geen of onvoldoende rekening gehouden met het Ruitersportcentrum en de dagelijkse continue aanwezigheid in de binnen- en buitenlucht van tientallen mensen (Deelrapport 10b Luchtkwaliteitsonderzoek behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg).
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01409-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08736

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Overlast en inkomensschade door bouwwerkzaamheden Cliënten maken zich grote zorgen over de bereikbaarheid van het bedrijf gedurende de uitvoering van de werkzaamheden. Uit de nu voorliggende plannen blijft volstrekt onduidelijk of en hoe het bedrijf bereikbaar is gedurende de realisatiefase. Gevreesd wordt voor forse extra kosten en derving van inkomsten door de slechte bereikbaarheid, afsluitingen, lawaai en overlast van bouwverkeer, en daarmee het wegblijven van klanten en recreanten. Tevens wordt tijdens de realisatie een lange periode voorzien van ernstige overlast op het eigen woon- en leefmilieu aan de Baamstraat door geluid, trillingen, licht, verontreiniging, transportbewegingen, etcetera.
Antwoord:	Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegmoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Voor en tijdens de werkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw bedrijf zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01409-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08738

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Aanleg faunapassage In het ontwerp-inpassingsplan kan worden geraadpleegd is ter plekke van de huidige ontsluitingsweg van De Groene vallei voorzien in de aanleg van een faunapassage, althans die bestemming is ter plekke toegekend. Vormgeving, inrichting en consequenties voor het gebruik van eigen en omliggende gronden zijn niet inzichtelijk gemaakt. Cliënten stemmen niet in met deze herbestemming van (eigendoms)gronden. Er is geen rekening gehouden met hun belangen.
Antwoord:	Een klein deel van de gronden van indiener zal benodigd zijn voor onder meer de realisatie van de faunapassage. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met indiener. De gronden waar de faunapassage gerealiseerd moet worden, kunnen gecompenseerd worden door gronden aansluitend aan de huiskavel aan de westzijde van het perceel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01409-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08739

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering van bedrijf, grond en opstallen□Indien de provincie haar plannen doorzet zullen door cliënten aanzienlijke investeringen moeten worden gepleegd in de herinrichting en presentatie van het bedrijf om te trachten deze nadelige effecten van de aanleg van de weg op te vangen. Indien geen maatregelen worden getroffen en investeringen gepleegd, zal sprake zijn van een aanzienlijke intrinsieke waardedaling van bedrijf, gronden en woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01409-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08745

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei" , Baamstraat 61 6465AC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Reclament stelt dat:□- het individuele belang onvoldoende is meegewogen. Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfseconomische belangen;□- de vereiste zorgvuldigheid meebrengt dat naar alternatieven was gezocht;□- er investeringen moeten worden gedaan in de ontsluiting van het bedrijf en de bebouwde voorzieningen moeten worden heringericht. Dit moet de provincie financieren;□- Zo niet, dan wordt een schadeverzoek ingediend;□- de gemaakte deskundigenkosten moeten worden vergoed.
Antwoord:	Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij achten de in het Inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat er blijkens de uitgevoerde studies met de realisatie van de Buitenring voldaan wordt aan de doelstelling van het project. □Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Overigens is de Provincie van oordeel dat de aanleg van de Buitenring nauwelijks gevolgen zal hebben voor de exploitatie van de manege en zelfs de bereikbaarheid ervan zal verbeteren. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□□□

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Client stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Hommerterweg niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd via een nieuwe noordelijke route langs Vaesrade, welke nieuwe weg direct langs de woning van cliënt komt te liggen Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Volgens cliënt is het andere alternatief via de bestaande randweg langs Mariagewanden geschikter dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. De belangen van cliënt zijn onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé waarbij er een nieuwe weg wordt aangelegd langs Vaesrade.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast- Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Deze geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënt stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. GS dient alsnog te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Cliënt stelt bovendien dat de aanleg van de nieuwe weg afbreuk doet aan het beschermd dorpsgezicht van Amstenrade. Cliënt verwacht dat als gevolg van de Buitenring de verkeersdrukte op de wegen door Amestenrade en Oirsbeek, als ook op andere binnenwegen, zal verdubbelen. Ter hoogte van het Van Hövell tot Westerflierhof, de Hommerterweg, de Allee/Akerstraat-Noord en het Amstenraderveld komt de nieuw aan te leggen weg 4 meter onder het maaiveld te liggen. Aan de kant van de weg waar de woning van cliënt is gelegen wordt een geluidsscherm of een aarden wal aangelegd. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Client merkt verder op dat het naastgelegen pand, welk reeds door GS is opgekocht en waarvan -naar cliënt had vernomen- afbraak de bedoeling was nog steeds is ingetekend op het ontwerp-inpassingsplan. Dit bevreemdt cliënt. Hierover wenst cliënt nog op te merken dat indien wordt overgegaan tot afbraak van dit pand er een braak stuk "niemandsland" ontstaat met een oppervlakte van ongeveer 1200 m2. Dit braakliggend stuk grond zal dan door een ieder kunnen worden betreden, hetgeen bij cliënt nu reeds gevoelens van onveiligheid en onbehagen oproept. Ook zal dit leiden tot een verlies aan privacy voor cliënt. Gelieve hier rekening mee te houden mocht tot afbraak worden besloten. Uitzichtschade Ter hoogte van het Van Hövell tot Westerflierhof, de Hommerterweg, de Allee/Akerstraat-Noord en het Amstenraderveld komt de nieuw aan te leggen weg 4 meter onder het maaiveld te liggen. Aan de kant van de weg waar de woning van cliënt is gelegen wordt een geluidsscherm of een aarden wal aangelegd. Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de verschillende belangen en zullen waar nodig compenserende maatregelen en/of maatregelen ter beperking van de nadelige effecten worden genomen. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegmoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. De weg doet geen afbreuk aan het Beschermd

Dorpsgezicht Amstenrade. Hierover zijn afspraken gemaakt met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.□□Voor wat betreft de eventuele sloop van het naastgelegen pand is overleg met betrokkene gaande.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt verwacht dat als gevolg van de Buitenring de verkeersdrukte op de wegen door□Amestenrade en Oirsbeek, als ook op andere binnenwegen, zal verdubbelen.
Antwoord:	Het klopt dat de Buitenring op sommige (toevoer)wegen zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten. Dit hangt ermee samen dat weggebruikers andere routes zullen gaan kiezen na aanleg van de Buitenring. Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee, de Hoofdstraat en een deel van de Provincialeweg drukker, maar op andere wegen juist rustiger. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09422**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze eennoodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09429**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09444**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch□en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten□deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09453**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09618**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersveiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Door het onttrekken van verkeer op het onderliggend wegennet worden verschillende verkeersstromen van elkaar worden gescheiden, wordt bereikt dat de verkeersveiligheid aanmerkelijk verbetert. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09645**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01410-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Win W.H.R.J., Hommerterweg 243 6436AJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01411-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08753

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënte Cliënte stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van haar woning aan de John Erkensstraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat en de Dentgenbachweg, welke wegen zijn gelegen in de zeer directe nabijheid van de John Erkensstraat Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënte stelt dat in haar geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veet mogelijk worden ontzien. Cliënte stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënte betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. De belangen van cliënte zijn onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naarde Hamstraat..
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënte verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Cliënte, woonachtig in de directe nabijheid van het tracé, zal veel geluidsoverlast ondervinden van deze verkeersbewegingen. Op dit moment is het voor cliënte nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënte. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heeft cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08757**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënte. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënte langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënte wijzigt in negatieve zin. In de directe nabijheid van de woning van cliënte komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënte stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënte door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënte. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09445**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09454**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09637**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Door het realiseren van de Buitenring wordt verkeer op het onderliggend wegennet gescheiden van doorgaand verkeer. Hierdoor worden verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden hetgeen per definitie tot verbetering van de verkeersveiligheid leidt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01411-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09670**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fioro-Van de Eynden M.C.W., John Erkensstraat 1 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01412-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08752

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Agbedos A., Sanatoriumstrasse 9 52064 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht aL-sreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht reaiisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01413-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sommer H., Horbacherstrasse 234 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stellt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08761**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stett dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Cliënt stelt verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08764**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woningDe aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden.□Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de□Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve□gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de□mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09424**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09446**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09471**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motiei voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Met het realiseren van de Buitenring wordt doorgaand verkeer gescheiden van verkeer op het onderliggend wegennet. Daarmee worden verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden hetgeen per definitie tot een verbetering van de verkeersveiligheid leidt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09647**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09658**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01414-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hoever H.A.H., Birgitta-Gracht 9 6465EK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet.□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01415-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08760

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Behlani A., Wiesenweg 60 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01416-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08763**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Behlau M., Scherbstrasse 65 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StralBe nicht realisietl wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01417-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janowitz T., Wiesenweg 42 52072 te Aachen Muller C., Wiesenweg 42 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08769**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de directe nabijheid en op zeer korte afstand_van zijn woning aan de Montgomerystraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt/is voor Brunssum gekozen voor het noordelijke tracé. De woning van cliënt is gelegen in Brunssum Noord, cliënt is woonachtig in de meest noordelijke straat van de buurt "De Kling", t.w.Montgomerystraat.□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuuren landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, ofwel eerder in dit schrijven genoemde alternatieven in het bestaande wegennet, betere oplossingen zouden zijn geweest. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt, betekent de aanleg van de Buitenring bij de Kling dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. GS heeft de belangen van cliënt onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd□waarom voor het noordelijk tracé is gekozen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is (mede door regelmatig en/of dagelijks opstijgende en dalende vliegtuigen van AWACS) dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Deze toename van verkeersbewegingen zal voor cliënt, woonachtig in de zeer directe nabijheid van het tracé, leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit atdus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk regelmatig ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaap verstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van_stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënt stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënt stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren, kan er bij cliënt dan ook niet in. GS dient alsnog te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een nog forsere toename van de luchtverontreiniging (door fijn stof/PM10, stikstofoxyde/ NO en uitstoot van CO2),zeker in combinatie met de luchtverontreiniging, veroorzaakt door overvliegende AWACS-vliegtuigen. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal voor cliënt de hiermee gepaard gaande cumulatieve stankoverlast (in samenhang met de stankoverlast van AWACS-vliegtuigen) aanzienlijk vermeerderen. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de zeer directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die achter de woning van cliënt langsrijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning en prachtige tuin wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid en de stank van constant voorbijrijdend verkeer maken dit niet echt aantrekkelijk, terwijl bovendien de stankoverlast en luchtverontreiniging op bomen,planten, bloemen, en speciaal op fruit en groenten in de sier- en groentetuin een zeer groot negatief effect zullen uitoefenen, zelfs een gevaar voorde gezondheid kunnen opleveren. Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot behoorlijke uitzichtschade leidt. Uitzichtschade Cliënt is ervan overtuigd dat door de komst van de Buitenring achter zijn woning het mooie uitzicht in het natuurlijk landschap (tot circa 2 km ver) aanzienlijk zal worden belemmerd (o.a. door geluidswallen.) Het mooie, verre uitzicht was een van de belangrijkste redenen waarom cliënt in 1970 het grondstuk, waarop zijn huidige woning is gebouwd, van de Gemeente Brunssum heeft gekocht.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09456**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn̈t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09457**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch□en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor□genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten□deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09459**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09460**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09461**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09462**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09463**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09464**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09465**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09466**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Met het realiseren van de Buitenring wordt doorgaand verkeer gescheiden van verkeer op het onderliggend wegennet. De scheiding van verkeersstromen leidt per definitie tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09469**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01418-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09470**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voragen G.L.C.M., Montgomerystraat 8 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Buitenring de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01419-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08768

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Comouth J., Katschenbruchstrasse 1 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01420-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Neutsch I., Scherbstrasse 48a 52072 te Aachen Neutsch J., Scherbstrasse 48a 52072 te Aachen Neutsch L., Scherbstrasse 48a 52072 te Aachen Neutsch R., Scherbstrasse 48a 52072 te Aachen Neutsch V., Scherbstrasse 48a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01421-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08778**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bohm B., Dellstrasse 68 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01422-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Debye B., Forsterheider Strasse 27 52072 te Aachen Debye G., Forsterheider Strasse 27 52072 te Aachen Debye K., Forsterheider Strasse 27 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Pianung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein se brerter Widerstand, dass Sie bei der Pianung des Burtenrings Paricstad-Limburg davon ausgenen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Pianung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01423-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermann-Lambrix , Bremenberg 28 52072 te Aachen Lambrix H., Bremenberg 28 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bet der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08784**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen. Daarnaast zijn er een zevental subdoelstellingen geformuleerd in het kader van de BPL. Deze zijn: 1. verbetering van de verkeersstructuur; 2. verbetering van de interne bereikbaarheid; 3. verbetering van de externe bereikbaarheid; 4. verbetering van de verkeersleefbaarheid; 5. verbetering van de verkeersveiligheid; 6. versterking van het vestigings/ ondernemingsklimaat; 7. versterking van de toeristisch-/ recreatieve sector. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08788**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatie files, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08789**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.Cliënt kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijnover de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers hetexact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij eenzogenaamd diffuse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in hetfeit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklarenVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08791**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS gaat wel degelijk in op dagrecreanten. Het rapport (pagina 56) geeft onder meer aan dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties in Parkstad Limburg deels wordt gecompenseerd door een lager aantal dagrecreanten elders. De provincie is van mening dat er geen reden is om aan te nemen dat van toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring. Integendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. In het ontwerp van de Buitenring is daarnaast veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08793**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio. Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan 1.000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01424-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08795

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënt wijst er op dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënt wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	De extra arbeidsplaatsen zijn deels een gevolg van het vergrote zoekgebied voor werkgevers, deels een gevolg van de lagere transportkosten voor het bedrijfsleven. Het rapport van ECORYS geeft dit ook zo aan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01424-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08797

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse□bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen.□Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming□voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken aleen I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetenng in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg.Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf.
Antwoord:	Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van

lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."□Reactie:□De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. □ □3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." □Reactie:□Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.□□

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." □Reactie:□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. □ □5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt□met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd□dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit□kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend□is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk□tot hogere intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

□Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening

wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is. In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De bereikbaarheid van Parkstad Limburg is niet optimaal. Niet alleen zijn reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg relatief lang maar is ook de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg niet optimaal. Het gaat bij externe bereikbaarheid om verplaatsingen tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden, en om het doorgaand verkeer door Parkstad Limburg. Tussen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen vormt de A76 momenteel de enige hoogwaardige verbinding. Deze verbinding is met name aantrekkelijk voor verkeer met een herkomst of bestemming in de westzijde van Parkstad Limburg. Er is echter geen hoogwaardige verbinding die het oostelijk deel van Parkstad met Nordraum Aachen verbindt. Verkeer volgt veelal een route of via de L231 en L232 die niet ingericht zijn op doorgaand verkeer en waarvan de capaciteit een knelpunt vormt, of zoekt zich een weg door het bebouwd gebied van Parkstad Limburg naar de A76. Ook deze route gaat veelal over wegen die hiervoor minder geschikt zijn en vooral zijn ingericht om lokaal (intern) verkeer af te wikkelen. De verkeersafwikkeling op het traject Kerkrade - Aachen is in de huidige situatie dan ook al een knelpunt, waardoor ook Landgraaf en Brunssum niet optimaal met Aachen verbonden zijn. De B258n zal, als integraal onderdeel van de Buitenring, de reistijden tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en Aachen drastisch bekorten. In het rapport van ECORYS wordt hier dieper op ingegaan. Het rapport laat onder meer op pagina 36 en 38 zien dat de reistijdwinsten in absolute zin voor sommige verbindingen oplopen tot circa 4 tot 6 minuten. Het rapport van ECORYS laat inderdaad niet zien wat het aandeel van Aken is in de totale reistijdwinsten van de Buitenring. Naar verwachting betreft het een substantieel deel van de reistijdwinsten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NÜ2, PMio en CC>2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NC>2, PMio en CÜ2 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08829**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook

verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01424-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08830

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het□gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen□af alsmede het aantal verkeersdoden.□Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. □In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse□verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een□gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08834**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doeibereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënt heeft in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënt maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief onderliggende rapporten zoals het rapport van ECORYS, bouwt voort op verkeersberekeningen die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01424-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08838**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nap-Schoevers I.H.E., Op de Graaf 32 6438JB te Oirsbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08790**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt□Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Dorotheagracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Dorotheagracht□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woofi- en leefmflieu. Client stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Client stelt dat het alternatief via de TunneJweg geschikter is dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cisent betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze- Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08792**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Client verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring Joopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State Is dit aldus niet toegestaan. Op dit mament is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaap verstoring en verstoring var de dagelijkse activiteiten, als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stress-hormonen te lopen. Deze reacti.es worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS ts veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waande dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkêurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron orh de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogefijk getracht te hebben om de voorkeurswaartfen te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Client stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buiténring er al dient te .komen, rïrat binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cüënt stellig verworpen Voor cliënt leidt de aanleg van de Buiténring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zat gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof .gedurende een korte periode. Client woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zaf zeker worden geconfronteerd mst deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegkïachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten, Client stet verder dat GS bij haaronderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland td betaald dient te worden, zaE het rijden over de Buiténring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanfeg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruiW waardevermindering woning□De aanleg van de Buiténring leidt tot een forse waardedaling van de woning van dient. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van dient langsrijden.□Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Op slechts enkeJe nieters van de tuin van dient is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buiténring komt eer geluidsmuur te staan van 6 nieter. □□Uitzichtschade□Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze getuidsmuur□Bovendien vreest dient door de situering van de gelutdsmuur dat deze eerder zal telden tot meer dan minder geluidsoverlast.□Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitehfing. niet méér bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve□gezofid.heidseffeoten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zaf cliënt worden beperkt in de mogielSjkriëden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantfèkkeliiK.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09472**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09473**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09474**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09475**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09477**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09478**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09479**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01425-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09480

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01425-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09481

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze stellingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09483**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Door het realiseren van de Buitenring wordt doorgaand verkeer gescheiden van verkeer op het onderliggend wegennet. Door het scheiden van deze verschillende verkeersstromen, verbetert de verkeersveiligheid per defintie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09484**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09485**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01425-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09486**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Duister M.W.N., Dorothea-Gracht 1 6465EA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01426-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08785

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems K., Scherbstrasse 66 52072 te Aachen Willems U., Scherbstrasse 66 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad`U m burg davon ausgehen mussen, dass diese StraRe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01427-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08786**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollands-Vidic S., Finkenstrasse 12 52134 te Herzogenrath Vidic O., Finkenstrasse 12 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StrafBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01429-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08801**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Obrecht R. .W., Horbacherstrasse 366A 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01430-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pontzen L., Lehnsherrenstrasse 4a 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01431-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dahm R., Scherbstrasse 56 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird, Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01432-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Helwig A., Bremenberg 24 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimerisioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Klingbemden niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt is voor Brunssum gekozen voor het noordelijke tracé. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel, betere oplossingen zouden zijn geweest, Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu, De belangen van cliënt zijn onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het noordelijke tracé.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënt stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Client stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënt stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Uitzichtschade Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uilzichtschade leidt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09487**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09488**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09490**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09491**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09493**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09495**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09496**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.□
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Door het realiseren van de Buitenring wordt doorgaand verkeer gescheiden van verkeer op het onderliggend wegennet. Door deze scheiding van verschillende verkeersstromen, wordt de verkeersveiligheid per definitie verbeterd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01433-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Peters, H.A.G., Klingbemden 155 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01434-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08820

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ruhl I., Bremenberg 47 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht 3usreichend dirnensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08832**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënt Cliënt stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van zijn woning aan de Birgitta- Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënt stelt dat het alternatief via de Tunnelweg geschikter is dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat zijn belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Client verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor de gezondheid van cliënt. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan heeft cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stres-shormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhindervastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënt dan ook niet in. Cliënt stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08841**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënt ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënt stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten. Cliënt stet verder dat GS bij haar onderzoek naar de meeruitstoot van broeikasgassen geen rekening heeft gehouden met het sluipverkeer vanuit Duitsland. Zeker gezien het fet dat in Duitsland tol betaald dient te worden, zal het rijden over de Buitenring aantrekkelijker zijn voor dit vrachtverkeer. Tenslotte merkt cliënt op dat, in weerwil van hetgeen GS hierover stelt, voldaan dient te worden aan de nieuwe normen met betrekking tot de uitstoot van CO2 en fijnstof. Deze normen gelden zowel voor de aanleg van nieuwe wegen, als ook voor situaties waarin -zoals in geval van de Hamstraat- wegen worden uitgebreid/verbreed.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08842**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik/ waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënt wijzigt in negatieve zin. Heel dicht bij de de tuin van cliënt is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Uitzichtschade Cliënt stelt flinke uitzichtschade te krijgen als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vreest cliënt door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking. □
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch een toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09507**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09516**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.□
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01435-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schaap M.H., Birgitta-Gracht 30 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01436-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08845

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jecker R., Laurensbergerstrasse 81 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Lirrburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist. Wir wollen die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gern besuchen. Vielleicht stellen Sie sich einmal vor, wie es ware, wen n eine solche Verkehrstrasse Ihr wunderschönes Mergelland zerschneiden würde? Wie ware es, wenn es überall so aussahe wie in den Gewerbegebieten rings um Heerlen? Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Horbacher Börae langst entdeckt. Sie sind weiterhin herzlich willkommen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.□Client kan niets niet deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het□exact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een□zogenaamd diffuse verkeersstrucruur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het□feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08873**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Client wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01437-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08895

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen.□Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08896**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Verkeer
Zienswijze:	Client wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Client vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënt is er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënt wijst er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk: 1. dat het verkeersmodel is aangepast; 2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01437-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09005

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het□wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NO:, PMio en CO: met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NO2, PM10 en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09011**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09012**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09013**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt woont op een perceel aan de Hommerterweg 250 te Amstenrade. Hij zal bij de aanleg van de BPL ongeveer op 150 meter afstand van de BPL te wonen. Cliënt vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Cliënt wijst er in dat verband op diverse kernen in de regio Parkstad Limburg al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-Rl is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in diverse kernen in de regio Parkstad Limburg piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Cliënt is van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van cliënt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01437-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09014**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook zal de aantrekkelijkheid van de woonomgeving ernstig worden aangetast door de relatief korte afstand tussen zijn woonbuurt en de BPL. Cliënt wijst erop dat zijn perceel al is gelegen aan twee drukke straten, namelijk de Hommerterweg en de randweg in Hoensbroek. Nu komt daar nog de BPL bij. Cliënt wijst er ook op dat de BPL zal lopen door een nabijgelegen groot natuurgebied, het Vaesraderbos, in Vaesrade. Cliënt is hier fel op tegen, aangezien dit natuurgebied in hoge bijdraagt aan zijn woongenot en maatschappelijk welzijn. Tenslotte wijst cliënt erop dat de BPL ter plaatse zal lopen tussen twee woonwijken, waardoor de bereikbaarheid tussen deze twee woonwijken enorm zal verslechteren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01441-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08859**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Henn E., Bocholtzerstrasse 60 52072 te Aachen Henn K., Bocholtzerstrasse 60 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich auf die Realisierung□der B258n auf deutschem Gebiet. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n falsch dimensioniert.□Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie□bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese□StraSe nicht realisiertwird.□Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne□die B258n richtig dimensioniert ist.□□Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Region Richterich,□Horbach und Vetschau im Nordwesten Aachens langst entdeckt. Sie sind immer herzlich willkommen.□Um die Lebensqualitat in der Region zu erhalten und zu verbessem wollen wir die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gem besuchen. Planungen auf deutscher Seite, wie die B258n oder der grenznahe Ausbau als Industriezone für Windkraftwerke nahe Vetschau und Bocholtz (NL) passen da nicht hinein.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08863**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08872**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.□Clienten kunnen niets niet deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts zijn cliënten van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstrucruur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08877**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01442-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08880

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08882**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Clienten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08884**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen.□Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom.□Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort□ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt□daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08887**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënten wijzen er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënten zijn van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08898**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënten uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08906**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor□wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL□januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënten zijn er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënten wijzen er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:□1. dat het verkeersmodel is aangepast;□2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08907**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.Cliënten wijzen erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren □

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband xvijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01442-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08912

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten zijn van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënten zijn van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten wijzen er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NOa, PM]0 en CÜ2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënten wijzen er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënten wijzen er ook op dat de waarden NO2, PM10 en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08917**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. Cliënten wijzen er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet.□Cliënten zijn van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënten hebben in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat hun zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in hun visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënten maken dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	Het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief onderliggende rapporten zoals het rapport van ECORYS, bouwt voort op verkeersberekeningen die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA zijn cliënten van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënten gaan ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werk verkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënten vinden het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01442-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08950**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rohde P.F.J., Van Hovell tot Westerflierhof 2 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënten wijzen erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënten zijn van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01443-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08865**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Straus M., Bocholtzerstrasse 76 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich auf die Realisierung□der B258n auf deutschem Gebiet. Vor allem die gewa`hlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres wöre ohne die□B258n falsch dimensioniert.□Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie□bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese□Strafte nicht realisiert wird.□Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne□die B258n richtig dimensioniert ist.□□Viele Fahrradtouristen aus den Niederlanden haben die Schönheit der Region Richterich,□Horbach und Vetschau im Nordwesten Aachens langst entdeckt. Sie sind immer herzlich□willkommen.□Urn die Lebensqualitat in der Region zu erhalten und zu verbessern wollen wir die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wir gem besuchen Planungen auf deutscher Seite, wie die B258n oder der grenznahe Ausbau als Industriezone für Windkraftwerke nahe Vetschau und Bocholtz (NL) passen da nicht hinein.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08868**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Belangen Ik ben eigenaar van de locatie Oudestraat 6 te Amstenrade, zijnde een boerderijencomplex met bedrijfswoning gelegen op circa 1 hectare ïn eigendom verkerende gronden. Direct aansluitend ben ik pachter van circa 16 hectare landbouwgrond en gebruiker van onder meer in eigendom van de provincie Limburg verkerende gronden. Gelet op de momenteel ter visie liggende stukken zal vlak nabij de Oudestraat 6 de BPL, met van daaruit een afrit direct ernaast, worden gerealiseerd. Onderstaande figuur maakt de ligging van onderhavige locatie en bijbehorend eigendom ten opzichte van de BPL inzichtelijk. Specifieke zienswijzen Voorop gesteld: de aanleg van de BPL heeft een enorme impact op de locatie Oudestraat 6. Niet alleen wordt er ten behoeve van de verknoping een ovatonde op een steenworp afstand gerealiseerd, maar ook verschijnt er direct naast mijn locatie, op zeer nabije afstand van de zijgevel, een verhoogde afrit ter aansluiting van de BPL op deze ovatonde. De BPL wordt verdiept aangelegd en wordt beoogd als 4-baans autoweg. Tevens wordt ter plekke van mijn eigendom een deel bestemd tot `Agrarisch met Waarden1. Uw doel hiervan is om deze gronden als uitloopgronden voor de faunapassages te garanderen, zoals vermeld in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan. Op grond van de huidig beschikbare informatie is overigens onduidelijk of en, zo ja, hoeveel van mijn eigendom exact door u benodigd is.De beoogde BPL is dermate ingrijpend dat het woon-, leef- maar ook werkklimaat ter plekke van de Oudestraat 6 onacceptabel zal zijn als gevolg van toenemende geluidbelasting, toenemende stankoverlast (uitlaatgassen), toenemende stofhinder en hinder anderszins. Met name de cumulatie van alle maatregelen direct nabij de Oudestraat 6 baart mij ernstig zorgen en leidt tot een onleefbare en onwerkbare situatie. In navolgende figuur wordt de ligging van de Oudestraat 6 ten opzichte van de BPL aan de hand van een uitsnede van het wegontwerp inzichtelijk gemaakt.Ronduit stuitend is het gebrek aan, en inconsistentie van, informatie. Bovenstaand figuur laat duidelijk de impact vanuit een helikopterview zien van de maatregelen. Het ontbreken van dwarsdoorsneden, feitelijke invulling van het knooppunt alsook de wijze van inpassing en afscherming ten opzichte van onderhavige locatie, acht ik ontoelaatbaar.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. `Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende

onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kunnen door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□.□□Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.
□□
□
Voorstel: de zienswijze voor wat betreft de dwarsprofielen gegrond verklaren en verder ongegrond. □

Hoofdzienswijze: 01444-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08875

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerskundig onderzoek□In het verkeerskundige onderzoek zijn verkeersgegevens vergeleken waaruit is□gebleken dat de verkeersintensiteit tussen 2006 en 2014 over het algemeen afneemt op□een enkel wegvak na. Omtrent deze uitkomsten stel ik vraagtekens: hoe is aan de□verkeerscijfers van 2014 gekomen als het gehanteerde verkeersmodel enkel de□basisjaren 2015 en 2025 kent?
Antwoord:	In het verkeerskundig onderzoek worden geen verkeersgegevens vergeleken tussen de jaren 2006 en 2014. In het akoestisch onderzoek wordt 2014 wel als studiejaar meegenomen. De gegevens voor dit jaar zijn berekend op basis van interpolatie van de verkeersgegevens van basisjaar 2004 en prognosejaar 2015.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08879**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Akoestisch onderzoek Ten aanzien van het verrichte akoestische onderzoek heb ik navolgende vragen: 1. Welke inputgegevens -zoals verkeerscijfers en uitdraaien Geomilieu (lijst met hoogtelijnen, ontvangers, berekende resultaten, enzovoorts) - zijn gehanteerd? Door het ontbreken van deze gegevens is het onderzoek niet op juistheid te controleren en kunnen de getrokken conclusies niet op waarde worden geschat; 2. Uit de momenteel ter visie liggende stukken is niet te herleiden welke wegen betrokken zijn bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting. Ook is niet inzichtelijk welke aftrek is toegepast; 3. Het akoestische onderzoek gaat uitsluitend in op de Wet geluidhinder. De GES is daarbij niet toegepast. Aangezien in de akoestische rapportage aangegeven wordt dat de MER moet worden aangevuld, dient deze rapportage feitelijk te moeten worden aangevuld zodat GES besproken kan worden in het MER rapport; 4. Met betrekking tot de ovatonde op de kruising van de Allee en de Akerstraat-Noord is in het akoestische onderzoek geen rekening gehouden met een toename van de geluidbelasting als gevolg van het afremmen en optrekken van voertuigen. Vorenstaande geldt tevens voor de aansluiting van de op- en afritten van de BPL op de ovatonde; 5. De gecumuleerde geluidbelasting op het adres Oudestraat 6 zal volgens het akoestische onderzoek meer dan 48 dB gaan bedragen. Volgens de ter visie liggende stukken is dit niet als gevolg van de BPL en/of de Allee. Ik vraag u om aan te geven welke andere bronnen zorgen vooreen het totale deel geluidbelasting van meer dan 48 dB? 6. Uit de nu ter visie liggende stukken is mij niet gebleken of en, zo ja, welk soort geluidwerende voorziening zal worden gerealiseerd tussen de Oudestraat 6 en de BPL Ten aanzien van voornoemde vragen omtrent het verrichte akoestische onderzoek verzoek ik u om de gevraagde gegevens aan te dragen c.q. één en ander nader te onderzoeken.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. In het document “Bijlage 2 overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid BPL” zijn invoergegevens uit Geomilieu weergegeven. Uit dit document kan ook worden afgeleid welke wegen zijn betrokken bij het berekenen van de gecumuleerde geluidbelasting. In het akoestisch onderzoek is overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 vanwege de BPL een aftrek toegepast van 2 dB. Conform het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 1981 is bij de bepaling van saneringssituaties en aftrek toegepast van 5 dB (zie akoestisch onderzoek, deelrapport 10a, blz. 13). Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is in het rekenprogramma Geomilieu, dat toegepast is in het akoestische onderzoek, een zogenaamde kruispuntcorrectie toegepast, waarmee de geluidbelasting gecorrigeerd wordt voor het afremmen en optrekken bij een kruispunt. Deze kruispuntcorrectie is ook toegepast bij de ovatonde en de op- en afritten van de BPL op de ovatonde. In het akoestische onderzoek zijn bij de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting naast het wegverkeer ook de bijdragen van het spoorverkeer, industrielawaai en luchtvaartgeluid opgenomen. De bijdrage van het wegverkeer alleen zorgt ter plaatse al voor een geluidsbelasting die hoger is dan 48 dB. De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt maximaal 61 dB. Ter plaatse van het adres Oudestraat 6 is gebleken dat het niet financieel doelmatig is om een geluidsscherm of een geluidswal te plaatsen. Ter hoogte van voornoemde woning wordt ter beperking van de geluidsbelasting alleen een geluidreducerend type asfalt toegepast. In het kader van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad bestaat geen wettelijke verplichting tot het uitvoeren van een GES-

onderzoek. Overigens geven de resultaten van het lucht- en geluidonderzoek geen aanleiding om tot een dergelijk onderzoek over te gaan. Immers de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit worden niet overschreden, en evenmin wordt buiten de kaders van de Wet geluidhinder getreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01444-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08892

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op de Oudestraat 6. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM1Ü) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08897**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Trillingen Gelet op de zeer korte afstand van de BPL tot de Oudestraat 6, dient onderzoek te worden verricht naar mogelijke trillingshinder welke ontstaat bij de aanleg van de ontsluiting. Bij de aanleg wordt immers gewerkt met zware trilmachines. Dit kan aanzienlijke schade teweegbrengen door verzakkingen en/of scheuren van/in gebouwen, die een monumentale status hebben en zijn gelegen in het beschermd dorpsgezicht.Ik verzoek u het gevraagde onderzoek naar de gevolgen van trillingen bij de aanleg van de BPL op onderhavige locatie op adequate wijze uit te voeren, dan wel om anderszins aan te tonen dat er geen sprake zal zijn van hinder of schade ten gevolge van trillingen.
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08899**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bereikbaarheid percelen Zoals eerder aangegeven wordt nabij de locatie Oudestraat 6 circa 16 hectare (aangrenzende en aaneengesloten) landbouwgronden gepacht en/of gebruikt. Als gevolg van de realisatie van de BPL wordt de ontsluiting en bereikbaarheid van deze percelen bemoeilijkt en wordt de kavelvorm aangetast. Zulks in eerste instantie door de aanleg van de BPL zelf, die deze gronden in tweeën zal delen. Daarnaast heb ik vragen over de bereikbaarheid en ontsluiting van de gronden achter de Oudestraat 6 nu de gronden op de achterzijde van de in mijn eigendom verkerende gronden bestemd worden tot `Agrarisch met Waarden` ten dienste van uitloopgronden voor de fa u na passages. Mij is onduidelijk welke consequenties voornoemde bestemming en het door u beoogde doel hebben voor de bereikbaarheid en ontsluiting van achterliggende percelen vanuit de Oudestraat 6.Als gevolg van deze beperkingen van de bereikbaarheid en ontsluiting lijd ik aanzienlijke omrijschade.
Antwoord:	Wij zullen in overleg met u een oplossing voor de ontsluiting van uw perceel zoeken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08910**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Lichthinder Nabij de locatie Oudestraat 6 wordt voorzien in een ovatonde en een daarop aansluitende afrit direct naast deze locatie, waardoor het verkeer over een bepaalde lengte omhoog en omlaag rijdt. Zulks kan leiden tot lichthinder ter plaatse. Uit de nu ter visie liggende stukken is niet gebleken dat onderzoek is verricht naar eventuele lichthinder als gevolg van de realisatie van de BPL. Ik verzoek u dan ook om nader onderzoek te verrichten naar eventuele lichthinder en duidelijk te maken welke maatregelen u neemt om (onevenredige)hinder te voorkomen.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Op basis van het vorenstaande zijn wij van mening dat de belangen niet onevenredig worden geschaad mede gelet op het feit dat er in de huidige situatie al een weg is gesitueerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Als gevolg van de realisatie van de BPL zal het uitzicht vanuit de (bedrijf s) won ing aan de Oudestraat 6 aanzienlijk worden beperkt. Deze beperking is voornamelijk gelegen in de door u geprojecteerde verhoogde ligging van de ovatonde, de daarop aansluitende en te verhogen Allee én de op de ovatonde aansluitende afrit direct gelegen naast mijn locatie. Naast uitzicht beperking en merk ik op dat vanwege de zeer nabije ligging van zowel de te verhogen Allee als de verhoogde afrit tevens privacybeperkingen zullen optreden als gevolg van de inkijk van verkeersdeelnemers. Uit de stukken is mij onvoldoende gebleken op welke wijze hiermee door u om wordt gegaan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08916**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Waterafhandeling Als gevolg van de realisatie van de BPL en daar vanaf komende verhoogde afrit direct nabij de Oudestraat 6, alsmede vanwege de te verhogen Allee, komt onderhavige locatie lager te liggen dan de door u beoogde infrastructuur. Uit het deelrapport 6A `Afwateringsplan1 blijkt dat ter plekke van de Oudestraat 6 sprake is van afwateringstraject G. Voor dit traject geeft u aan gebruik te zullen maken van een pompkelder. Via deze pompkelder wordt het water verpompt naar de bergingsloten langs de aansluitende afwateringstrajecten F en H. Mij is uit de ter visie liggende stukken niet gebleken waar deze pompkelder gerealiseerd wordt. Tevens wordt in het `Afwateringsplan1 enkel aangegeven dat de grootte van deze pompkelder moet worden afgestemd op de aanwezige berging in de afvoerende rioolbuizen en de pomp capaciteit. Onduidelijk is of hier daadwerkelijk uitvoering aan kan worden gegeven. Gelet op vorenstaande vragen, verzoek ik u om aan mij aan te geven op welke wijze u concreet voor de locatie Oudestraat 6 beoogt eventuele wateroverlast als gevolg van de BPL te voorkomen.
Antwoord:	Omdat het traject van de BPL verdiept ligt en er geen ruimte is voor sloten in deze verdiepte ligging is de aanleg van een pompkelder voorzien. Deze pompkelder dient te worden gesitueerd binnende funcie `verkeer` zoals aangegeven op de Verbeelding en is vastgelegd in de planregels. Het meest voor hand liggend is een ligging op het diepste punt onder de BPL, zodat het water onder vrijverval kan afvoeren. Echter de exacte uitvoering kan pas worden bepaald in de uitvoeringsfase, omdat deze moet worden afgestemd op constuctieve eisen. De benodigde inhoud is wel vastgelegd en is gebaseerd op eisen van Rijkswaterstaat voor tunnelbakken. Deze eis is een berging voor een buis die eens in de 250 jaar voorkomt. Deze eis is zwaarden dan voor de overige trajecten van de BPL. Voor de overige trajecten geldt een bergingseis voor een bui die eens is de 100 jaar voorkomt. Omdat het regenwater in de verdiepte ligging wordt opgevangen is de kans van wateroverlast op de directe omgeving nihil. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling eigendom Gelet op de hiervoor genoemde punten merk ik als laatste op dat als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk zal dalen. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Bij daadwerkelijke realisatie van de BPL zoals nu door u wordt voorgesteld, zal ik de geleden schade op u verhalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënten eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08923**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënten zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01444-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08925

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en□bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënten op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Gelet hierop kan reclamante niet worden gevolgd in haar standpunt dat zij slechts 8 dagen de tijd heeft gehad voor het indienen van een zienswijze. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08932**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënten, stellen deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in hun belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënten maken zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vragen zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken cliënten zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënten vragen zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënten zijn van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen ofte compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekken cliënten in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekken cliënten de datum van openstelling van de verkeersader per 1 januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken cliënten daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01444-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter`in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen`(pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven/ belangen cliënten Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracékeuze in de nabijheid van hun woning aan de Jeugrubbe niet de juiste is. In het ontwerp-BPL heeft GS de keuze gemaakt voor het aanleggen van een nieuwe weg langs Vaesrade. Deze nieuwe weg komt te liggen pal vóór de woning van cliënten. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënten stellen dat in hun geval absoluut geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien, integendeel. Volgens cliënten had GS - als de Buitenring er al moet komen - moeten opteren voor het alternatief via de bestaande Randweg langs de wijk Mariagewanden. Hiertoe het volgende. Het perceel van cliënten en de omliggende omgeving maakt onderdeel uit van een omvangrijk en eeuwenoud hellingbos (Jeugrubbenbos). Op basis van het gekozen tracé wordt dit gebied zodanig aangetast dat van de waarden van het desbetreffende gebied weinig over blijft. U begrijpt dat om deze redenen cliënten niet met deze tracékeuze kunnen instemmen. Dit klemt temeer daar zij als hiervoor aangegeven de noodzaak van de besluitvorming in deze omvang bestrijden. In aansluiting wensen cliënten op te merken dat met name gezien de aan de orde zijnde natuurwaarden onbegrijpelijk is dat voor de aanleg van een nieuwe weg langs Vaesrade is gekozen. Cliënten zijn van mening dat aanpassing van de bestaande weg e n structuur Maria Gewanden verreweg de voorkeur verdient. Aan de noordkant van deze bestaande weg is ook meer dan voldoende ruimte voor verbreding. Het is immers betrekkelijk eenvoudig om voorzieningen te treffen aan de weg en omgeving ten behoeve van de aangrenzende woonwijk, zodat ook de inwoners van de desbetreffende woonwijk erop vooruitgaan ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien geldt volgens al eerder genoemde "Ladder van Verdaas" dat eerst getracht moet worden om bestaande wegen aan te passen, en dat het aanleggen van een nieuwe weg pas gezien dient te worden als oplossing als andere alternatieven niet voorhanden zijn. Daar komt nog bij dat aanpassen van de bestaande Randweg waarschijnlijk (veel?) goedkoper is. Bij de aanleg van het nu gekozen tracé moet een hoogteverschil van zeker 7 meter worden overbrugd, welke bovendien niet gelijkmatig afloopt maar via bergen en dalen. Er is dan ook een groot talud nodig met forse constructieve voorzieningen om een berijdbaar tracé tot stand te brengen. Naast de financiële aspecten zijn de waarden van natuur en landschap een belangrijke reden waarom cliënten van mening zijn dat er geen sprake is van twee gelijkwaardige alternatieven. Eerder is al aangegeven dat bij de keuze voor een tracé over de bestaande Randweg mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Daarbij valt te denken aan verdiepte aanleg, het plaatsen van schermen en het benutten van fluisterasfalt. De aantasting van het bosgebied aan de Jeugrubbe kan door geen enkele maatregel worden gecompenseerd. Door het weghalen van een rand van het bos zal het zonlicht direct op de bast van de resterende beukenbomen kunnen schijnen, wat uiteindelijk het einde van deze bomen zal betekenen. Hierdoor ontstaat een domino-effect. De restwaarde van het bos bij uitvoering van het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen tracé langs Vaesrade zal dan ook minimaal zijn. Dat van de nu aanwezige fauna niets dan wel nauwelijks iets meer over zal blijven, zal in het licht van het vorenstaande duidelijk zijn.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele

capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur de meest adequate aanpak lijkt om problemen aan te pakken waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Het is inderdaad een gegeven dat de stammen van beuken gevoelig zijn voor een overdaad aan licht. Met behulp van beplanting zal bossage worden gebruikt om de randen op te vullen om dit licht tegen te gaan. Indien noodzakelijk zullen maatregelen getroffen worden om tijdelijk blootgestelde stammen te beschermen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08900**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Cliënten achten uitvoering van het huidig gekozen tracé onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Hiertoe het volgende.□Het perceel van cliënten evenals de aangrenzende percelen met een oppervlakte van ongeveer 10 hectare maken onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Zoals bekend betekent het vorenstaande dat ingrepen in deze gebieden in principe zijn uitgesloten, tenzij er een bijzondere noodzaak is en compensatie wordt geregeld. Met andere woorden, het desbetreffende gebied heeft een erkende bijzondere□status als onderdeel van de EHS.□Daarbij komt dat het bos bijzondere waarden vertegenwoordigt van natuur en landschap. Het betreft namelijk een hellingbos dat dus door zijn ligging vrijwel uniek te noemen valt. Het bos bestond al in 1823 en is op dit moment in transitie van eiken- naar beukenbos waardoor zeer bijzondere vogels zich er thuis voelen (broedgelegenheid in dode bomen). Het aanleggen van een 4-baans snelweg vlak langs, dan wel rakend aan het bos, is vanzelfsprekend een aanslag op de hier nu nog levende fauna (voor een opsomming, zie onder).□In aansluiting hierop moet worden opgemerkt dat de inventarisatie van de aanwezige diersoorten, met name van de vogels, onvolledig is. In ieder geval is ter plaatse de aanwezigheid van vijf spechtsoorten geconstateerd, waaronder de zeldzame zwarte specht en draaihals evenals de groene specht (voorkomend op de zogenaamde rode lijst). Voorts bevinden zich in het Jeugrubbenbos uilen, haviken, sperwers, buizerds en 7 soorten vleermuizen. Bij het natte gedeelte aan de westkant komen ijsvogels en waterrallen voor. Het gaat dus om soorten die weinig voorkomen en daarom beschermd zijn. Hiervan blijkt echter niets in de MERnotitie.□Volgens deze notitie komt de zwarte specht in de gehele Parkstad niet meer voor. De zwarte specht broedde echter afgelopen jaren in het Jeugrubbenbos en de provincie is hiervan nota bene op de hoogte gesteld! Dit is een ernstige omissie, daar bijvoorbeeld de zwarte specht beschermd is op basis van de Flora- en Faunawetgeving en derhalve een erkende afwegingsfactor dient te zijn.□Hiermee heb ik me nog zwak uitgedrukt, daar slechts bij dwingende redenen van openbaar belang aantasting van de leef- c.q. broedzone aan de orde kan komen. Mede gezien de aanwezigheid van aanvaardbare alternatieven is er geen sprake van een dringende reden om van de strijdigheid met de genoemde regelgeving ontheffing te vragen c.q. te krijgen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd

(Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. □Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. □

In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan.

Voorstel: de zienswijze gegrond te verklaren voor wat betreft het ontbreken van een EHS-afweging, en voor het overige ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08926**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast/luchtverontreiniging Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit dus niet toegestaan. Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in hun tuin te zitten; met de komst van de Buitenring wordt dit hoogst onaangenaam. De geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinderkan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan lopen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen.GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Het akoestisch onderzoek dat in het kader van het Provinciaal Inpassingsplan is uitgevoerd, heeft betrekking op de geluidbelasting vanwege de BPL. Omdat in onderhavige situatie sprake is van nieuwe aanleg weg dient de geluidbelasting vanwege de BPL getoetst te worden aan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder of aan het reconstructiebeginsel uit de Wet Geluidhinder. Daar waar na toepassing van doelmatige geluidreducerende voorzieningen nog steeds sprake is van een overschrijding van de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde wordt een hogere waarde verleend. Bij de verlening van deze hogere waarde wordt rekening gehouden met de blootstelling aan andere soorten (gezoneerde) geluidbronnen waaronder vliegverkeer zoals de Awacs. De vast te stellen hogere waarden vanwege het PIP BPL zijn vastgelegd in het ontwerp besluit hogere waarden. In het kader van dit besluit is de cumulatie beoordeeld. Indien de (voorkeurs)grenswaarde niet wordt overschreden zal er ook geen sprake zijn van een vast te stellen hogere waarde. In deze gevallen wordt de cumulatie dus niet beoordeeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde, als zou ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits, zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënten stellen dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënten stellen dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze ezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Beperking woongebruik / waardevermindering woning De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten. De woning van cliënten is nu gelegen in een paradijselijke, bosrijke omgeving. Dit verandert volledig indien de voorgestelde nieuwe weg wordt aangelegd. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de zeer geringe afstand van de woning van cliënten tot aan deze nieuwe weg. Op dit moment heeft cliënt vanuit zijn woning en tuin vrij uitzicht over landelijke (bos)gebieden. Daarvoor in de plaats komt in het onderhavige voorstel een 4-baans snelweg met op- en afritten op een steenworp afstand. Cliënten krijgen dan ook flinke uitzichtschade vanwege de aanleg van de Buitenring. Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Cliënten zijn juist hier gaan wonen voor het buitenleven, maar rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënten. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zijn met zich brengen. Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogelijkheden om de woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet eebt aantrekkelijk. Over geluidsschermen wordt nergens gesproken. Tenslotte stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten. Om te illustreren hoe dramatisch de plannen zijn, zegt een plaatje meer dan 1000 woorden. In het kaartje hieronder is te zien hoe gigantisch breed de voorziene weg gaat worden. Pal voor de woning van cliënten (het grijze vlakje rechts boven de aanduiding "237m") wordt het grootste deel van de groene kom waarin we wonen gevuld met asfalt. Maar liefst 237 meter breed. 237 mefer breed asfalt! Dat is 2,5 maal een internationaal voetbalveld in de lengte! Nauwelijks voor te stellen. Dwars door de natuur. Vlak langs een monumentaal hellingbos met unieke fauna. Voor een onnodige weg. Terwijl diezelfde natuur 200 meter zuidelijker al is doorsneden voor een provinciale weg. Cliënten kunnen zich absoluut niet voorstellen dat dit de bedoeling is in Nederland. ruimtelijkeplannen.nl Stortpagna
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Tenslotte stellen cliënten hinder te gaan ondervinden van de naast het tracé aan te leggen verlichting. De slaapkamer van cliënten is gelegen aan de zijde van de Buitenring; voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust van cliënten.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en zo een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het BPL is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat desondanks er toch een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal zijn als gevolg van het Inpassingsplan, kan hij op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming van de schade. Openbare verlichting Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09526**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09527**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09528**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging I/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde I/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze I/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01445-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09529**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01445-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09530

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01445-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09531

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01445-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09532

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01445-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09533

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij) L., Jeugrubbe 2 6432PH te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.
Antwoord:	Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01446-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08881**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Blomix .B.V., Boschstraat 8 6440AB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Blomix is gevestigd aan de Boschstraat 8 te Brunssum op het bedrijventerrein de Bouwberg. Aan de achterzijde van het huidige bedrijfspand is nog een stuk bedrijfsterrein aanwezig dat hetzij voor een toekomstige uitbreiding van Blomix kan worden gebruikt, dan wel als bedrijfskavel kan worden verkocht. Voor beide doeleinden is echter wel noodzakelijk dat het terrein ook aan de zuidzijde een ontsluitingsmogelijkheid voor vrachtverkeer behoudt. Op dit moment is het terrein via de Bouwbergstraat bereikbaar.□Blomix verzoekt om in de plannen te waarborgen dat het perceel goed wordt ontsloten en om duidelijk aan te geven op welke wijze dat zal gebeuren. Op het kaartje in de bijlage is aangegeven op welk terrein het betreft.
Antwoord:	De achterzijde van uw bedrijf blijft in de huidige plannen vanuit het zuidoosten bereikbaar via de Bouwbergstraat.□□Voor en tijdens de werkzaamheden zal er met u worden overlegd en zullen er afspraken gemaakt worden. Inzet hierbij zal de bereikbaarheid van uw bedrijf zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01447-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08890**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dubois I., Schrebstrasse 8 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre□Planungen im Hinblick auf Larmschutzmafinahmen, StrafSenquerschnitte und Knotenpunkte□so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n□funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01448-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08901**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Recycling Combinatie Limburg BV , Pijler 39 6446AX te Brunssum Remyned BV , Pijler 39 6446AX te Brunssum Vossenberg Kranenpool BV , Pijler 39 6446AX te Brunssum Vossenberg Management , Pijler 39 6446AX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vossenberg Kranenpool B.V. is een vennootschap die zijn bedrijfsactiviteiten uitoefent op het industrieterrein Hendrik, Kranenpool 22 - 24, 6443 VA Brunssum, qua logistiek en uitvoering van de werkzaamheden onlosmakend verbonden met Remyned B.V. en Recycling Combinatie Limburg B.V. eveneens opererend op voornoemd industrieterrein. De mate waarin Vossenberg Kranenpool B.V. actief is wordt bepaald door de kaders van een locatie gebonden provinciale WM vergunning.Inname van industriële restproducten en deze behandelen en bewerken tot bruikbare producten valt binnen deze kaders. Vossenberg Kranenpool B.V. beschikt over langlopende contracten.□De gunning van raamcontracten van gemeentelijke overheden uit de regio wordt door een cruciale en alles beslissende factor bepaald: de gemiddelde transportafstand tussen hart gemeente en locatie Vossenberg Kranenpool B.V. □De belevingswaarde van het onderhavige gebied en zijn directe omgeving is beperkt tot de beleving van een industrieterreinterrein waarin bedrijven opereren die raakvlakken met elkaar hebben, het zij in toepassing van primaire of secundaire materialen voor productie, hetzij in dezelfde materialen die vrijkomen uit productie. Zij kunnen zonder belemmering van elkaar individueel of gezamenlijk binnen de grenzen van vergunningen opereren, op grote afstand gelegen van woongebieden met openbare ruimten en derhalve geen storende□invloeden over en weer.□De optimalisatie van het voorkeurstracé op het industrieterrein Hendrik te Brunssum heeft tot gevolg dat het aan Vossenberg Kranenpool B.V. beschikbare bedrijfsterrein in vier van oppervlak verschillende gebieden wordt gedeeld. Een bedrijfseconomische verantwoorde wijze van ondernemen voor Vossenberg Kranenpool B.V. is derhalve niet meer mogelijk op het industrieterrein Hendrik. □Ondertekenaar maakt daarom bezwaar tegen de optimalisatie van het tracé van de BPL Oostflank Brunssum. □Ondertekenaar bestrijdt het nut en de noodzaak van de optimalisatie van het tracé van de BPL Oostflank Brunssum met het behoud van alle rechten in de optiek van nut of noodzaak van de optimalisatie het tracé van de BPL Oostflank Brunssum.□Ondertekenaar bestrijdt het nut van algemeen belang van een optimalisatie van het tracé BPL Oostflank Brunssum met het behoud van alle rechten in de optiek van het nut van algemeen belang van een optimalisatie van het tracé BPL Oostflank Brunssum.□
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag

beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

In het overleg met indiener wordt ook bezien op welke wijze de bedrijfsvoeering ter plaatse doelmatig kan worden voortgezet. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01449-PPT-BSLMER**

Subzienswijze: **08924**

Indienercategorie:	Politieke partijen
Indiener:	Groenlinks Nuth , p/a Spoorstraat 52 6361XZ te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Let op! Reeds beantwoord door Léjon de Loo.□□1 GROENLINKS Nuth onderschrijft de zienswijze van de stichting Platform Vaesrade.□De zienswijze van deze stichting dient integraal ingevoegd als onderdeel van onze zienswijze in uw besluitvorming meegenomen te worden.□2 GROENLINKS Nuth onderschrijft de zienswijze van de Stichting Milieufederatie Limburg.□De zienswijze van deze stichting dient integraal ingevoegd als onderdeel van onze zienswijze in uw besluitvorming meegenomen te worden.□3 Gemeente Nuth en de Buitenring Parkstad Limburg.□De gemeente Nuth heeft in het verleden de intentieverklaring rond de buitenringplannen ondertekend. Net als de toenmalige Parkstad gemeenten.□Een discussie rond nut en noodzaak van deze buitenring heeft in deze gemeente,□nooit plaatsgevonden, het was een faciliteren aan de oplossing van problemen van andere gemeenten. Nuth had hier eigenlijk part nog deel aan. Er werden een aantal voorwaarden gesteld aan de aanleg, zoals tracé over de huidige randweg, het mocht Nuth geen geld kosten.□□In de loop van de hele procedure heeft de gemeenteraad een ander standpunt ingenomen ten aanzien van het voorkeurstracé voor de buitenring ter hoogte van Vaesrade / Hoensbroek. Was de raad voorheen voorstander van het randwegtracé, later heeft een meerheid van de gemeenteraad zich uitgesproken voor het tracé langs Vaesrade, gezien de overlast voor een groter aantal inwoners van de wijk Mariagewanden in Hoensbroek. Aan deze verandering van standpunt heeft de gemeenteraad een aantal voorwaarden verbonden. Deze gegevens en standpunten zijn genoemd in de zienswijzen van de gemeente Nuth op de voorliggende plannen.□De raad van de gemeente heeft recent kennis genomen van de voorliggende plannen voor de buitenring en de aansluiting op de A76 in de vorm van een turborotonde. Hieruit zijn in de raad een aantal punten naar voren gekomen. □- In deze plannen is de belangrijkste voorwaarde, een verdiepte aanleg van de Buitenring is niet opgenomen.□- De buitenring wordt dichter bij de kern Vaesrade aangelegd, wat een verdere aantasting van het leefgenot in deze kern tot gevolg heeft. Anderzijds wordt in de plannen aangegeven dat door aanvullende maatregelen de gevolgen tot een minimum beperkt kunnen worden. Hiermee vervalt in de kern de grond waarop de raad van Nuth zijn wijziging van tracé keuze heeft gebaseerd. Als de gevolgen zo gering zijn, kan de buitenring ook langs Mariagewanden□gesitueerd worden en is een tracé keuze langs Vaesrade met alle gevolgen van dien volkomen overbodig.□- Verder blijken er zeer ingrijpende gevolgen voor de verkeerssituatie in Nuth en de omliggende dorpen te ontstaan ten gevolge van deze plannen. Dit is in de periode waarin de intentieverklaring werd ondertekend en het voorkeurstracé werd vastgesteld volkomen niet bekend. □Gevolg van deze constateringen is er binnen de raad een discussie is gevoerd naar aanleiding van een motie van onze raadsfractie, waarin de conclusie getrokken werd dat de gemeente Nuth de steun voor de voorliggende plannen wenste in te trekken, Wij brengen deze punten naar voren omdat wij de uitslag van deze discussie aan u willen voorleggen. De helft van de raad (8 van de 16 aanwezige raadsleden) durfden het niet aan om deze motie te ondersteunen. Men erkende de inhoud, maar durfde de motie niet aan te nemen.□Reden hiervoor, de angst dat de provincie Limburg in de toekomst de steun aan de oplossing van de gevolgen van de aanleg van de buitenring voor de verkeerssituaties op het onderliggende wegennet in de gemeente zou onthouden.□De redenering van de raad van Nuth is een gevolg van de opstelling van de provincie in de afgelopen jaren binnen Parkstad, waar iedere hernieuwde discussie over de buitenring met dreiging van intrekken van provinciale steun op andere dossiers de kop werd ingedrukt.□Algemener gesteld, een fundamentele discussie over nut en noodzaak van de buitenring op dit moment binnen de Parkstad gemeenten zou een andere uitkomst opleveren dan de uitkomst van een aantal jaren geleden over de buitenring Parkstad. □Deze is discussie wordt echter niet toegestaan door de provincie Limburg onder□verwijzing naar de intentie verklaring van jaren geleden. Voortschrijdend inzicht in dit uiterst belangrijke dossier is niet toegestaan. □4 De gevolgen van de buitenring en de aansluiting op de A76 voor de inwoners van de kern Nuth en de omliggende dorpen en gehuchten. □In en rond Nuth zijn een aantal centrale verkeersverbindingen / oversteken van de over de A76, tussen enerzijds `Parkstad` en anderzijds het Heuvelland gebied. Via de provinciale weg tussen Hulsberg en Brunssum en de weg tussen Hulsberg, Swier, Brommelen, Hoensbroek - Ten Esschen. Ook de op en afritten van de A76 in Nuth zijn centrale knooppunten in de verkeersstromen tussen deze gebieden.□De voorliggende plannen betekenen een aanmerkelijk langere reistijd voor verkeer vanuit Nuth en het achterland in de richting van Heerlen, Hoensbroek, Brunssum enz. en andersom. De verwachting is dat dit een grote verandering in verkeersstromen met zich mee gaat brengen. □In de door de provincie gepresenteerde plannen is dan ook een

enorme toename van sluipverkeer over het onderliggende wegennet, via kernen als Hellebroek, Swier, Brommelen, Kamp en achterliggende gehuchten te zien. Verkeer uit het Heuvelland zal in toenemende mate zijn weg zoeken in de richting van Parkstad, via Brommelen, Hoensbroek en Ten Esschen. Aan de andere kant van het dorp is een enorme toename van sluipverkeer door Kamp via de achterliggende gehuchten te verwachten. Andersom is er voor verkeer uit Parkstad via Hoensbroek, Ten Esschen naar Nuth en het achterliggende gebied, nog maar één alternatieve oversteek over de A76, namelijk die via Brommelen. Opties als knippen in Laar en Kamp, open houden van de huidige op en of afrit A76 in de Nuinhofbuurt brengen op andere locaties weer een toename van verkeer met zich mee. GROENLINKS constateert dat deze plannen volstrekt onduidelijk zijn in de concrete gevolgen voor verschillende buurten, straten en individuele burgers. Dat er grote gevolgen zullen zijn in; toename verkeer; verkeers (on) veiligheid; overlast door geluid; vervuiling; en afname van leefgenot is duidelijk. Waar dit gaat plaatsvinden is niet bekend. Dit hoort niet in een behoorlijk bestemmingsplan / inpassingsplan. Als een gemeente iets dergelijks zou presenteren, zou het volkomen met de grond gelijk gemaakt worden. 5. Inwoners mogen het onder elkaar en met de gemeente Nuth uitvechten. Als gevolg van punt 4 zullen er in de toekomst keuzes gemaakt dienen te worden voor oplossing van de enorme problemen die het voorliggende inpassingsplan in Nuth gaan veroorzaken. De volstrekt tegengestelde belangen van buurten en straten moeten door de gemeente Nuth afgewogen gaan worden. Een rustige straat voor de een betekent overlast voor een ander of vele extra kilometers omrijden voor een groot aantal verkeersdeelnemers. Dit is afschuiven van verantwoordelijkheden door de provincie. Men plant een buitenring met de intentie om een regio te versterken en de niet te over ziene gevolgen in Nuth mogen inwoners zelf zien op te lossen. 6. De gevolgen van deze plannen voor verkeerskilometers. reistijd. Voortbordurend op punt 4 zullen er rond Nuth nieuwe verkeersstromen ontstaan ten gevolge van sluipverkeer, knippen van straten enz. GROENLINKS vind niet inzichtelijk gemaakt in de plannen hoe veel extra verkeerskilometers, hoeveel extra reistijd er nodig gaat zijn in de regio Nuth ten gevolge van deze plannen en hoe zich dit verhoudt tot de winst in kilometers reistijd vanuit een aantal plekken in Parkstad, een van de gronden voor de buitenring. Hebt u als Provinciaal Parlement inzicht in de concrete cijfers over extra reistijden en kilometers in Nuth en omstreken ten gevolge van de voorliggende plannen?

Antwoord:

Wat betreft de genoemde zienswijzen van de stichting Platform Vaesrade en de Stichting Milieufederatie Limburg kunnen wij verwijzen naar de door ons gegeven reacties op die zienswijzen GroenLinks meldt een discussie die heeft plaatsgevonden in de gemeenteraad van Nuth. De Provincie neemt de interne discussie die in de gemeenteraad is gehouden voor kennisgeving aan. De officiële zienswijze van de gemeente Nuth, naar aanleiding van de gevoerde discussie in de gemeenteraad, is door de provincie ontvangen en wordt beantwoord. Verwezen wordt hier naar de beantwoording zienswijze van de gemeente Nuth. GroenLinks geeft aan dat de voorliggende plannen leiden tot een aanmerkelijk langere reistijd van het verkeer vanuit Nuth naar Heerlen, Hoensbroek, Brunssum en andersom, wat ook een enorme toename van sluipverkeer tot gevolg heeft op het onderliggend weggennet in onder andere Hellebroek, Swier, Brommelen en Kamp. Opties als knippen in Laar en Kamp, openhouden van de toe- en afrit in de Nuinhofbuurt brengen weer op andere locaties een toename van verkeer met zich mee. GroenLinks meent dat het volstrekt onduidelijk is wat nu de concrete gevolgen zijn voor buurten, straten en individuele burgers. In de m.e.r.-studie naar de alternatieve oplossingen voor de aansluiting Nuth en de Buitenring is concreet aangegeven op welke routes een substantiële afname van verkeer is te verwachten en waar een toename. Het overzicht is onder te vinden in hoofdstuk 7 van de tracénota/MER aansluiting Nuth en in de bijlage 5. In tegenstelling tot wat is gesteld in de zienswijze, is er in het algemeen zeker geen sprake van een verkeerstoename op het lokale wegennet in Nuth. Een groot deel van het lokale wegennet in de kern van Nuth krijgt een verkeersafname. De nu zwaar belaste N298 (Valkenburgerweg en Stationsstraat) neemt fors af in verkeersintensiteiten. Daarnaast nemen ook de verkeersintensiteiten op de infrastructuur rondom de zuidelijke halve aansluiting op de A76 af wat een verbetering betekent voor de omgeving van de Spoorstraat en het Stationsplein. Ook de verkeersintensiteiten op wegen zoals de Pastorijstraat nemen nauwelijks toe, vanaf de Stationsstraat tot aan de Parallelweg nemen de intensiteiten zelfs iets af vergeleken met de autonome situatie. Hellebroek, Laar en Brommelen krijgen door de aanleg van de Buitenring wel te maken met een verkeerstoename. Uit onderzoek blijkt dat deze verkeertoename wordt veroorzaakt door lokaal verkeer vanuit de kern van Nuth met een bestemming in Hoensbroek of Heerlen of vice versa. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. In het inpassingsplan zijn oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Te denken valt aan een verkeerskundige knip voor gemotoriseerd verkeer bij Laar, of het openhouden van de halve zuidelijke aansluiting van Nuth. Deze maatregelen hebben echter naast voordelen voor Hellebroek, Laar en Brommelen negatieve effecten voor de andere infrastructuur in Nuth. De eventueel toe te passen maatregel is derhalve een keuze voor de verantwoordelijke wegbeheerders, zijnde de gemeente Nuth en/of Rijkswaterstaat. In dit kader zal overleg plaatsvinden met de provincie Limburg. Voor de veranderde verkeersstructuur op en rondom De Horsel heeft

de gemeente Nuth zelf een studie laten uitvoeren, die is meegestuurd met de zienswijze van de gemeente. De provincie is bereid met de gemeente in overleg te treden om overeenstemming te bereiken over het gezamenlijk realiseren van de benodigde sobere en doelmatige maatregelen.□□□GroenLinks vraagt ten slotte of Provinciale Staten inzicht hebben in de concrete cijfers over extra reistijden en reiskilometers in Nuth en omstreken als gevolg van voorliggend plan.□Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar de verschillen in reistijden en reiskilomers, onder andere in het kader van de MKBA voor de gehele Buitenring. Daarbij zijn ook cijfers beschikbaar vanuit het gebied rondom Schinnen, die vergelijkbaar zijn met de noordzijde van Nuth. Daarnaast is ook gekeken naar de bereikbaarheid van Nuth voor hulpdiensten. Daarbij is concreet gekeken naar de reistijden vanaf het Atriumziekenhuis naar de Pastorijstraat in Nuth. Uit deze analyse is gebleken dat de hulpdiensten op deze route na aanleg van de Buitenring een omrijdbeweging krijgen van ongeveer 4 kilometer. De reistijd blijft echter onder de 10 minuten, waar deze nu bijna 7 minuten bedraagt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01450-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 08922

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Frans van der Loop Recycling BV , Kranenpool 2 6443RA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Naar aanleiding van het recent gepubliceerde ontwerp inpassingsplan en deelrapport□Buitenring betreffende het samenvoegen aansluitingen Ganzepool en Rimburgerweg blijkt dat de inrichting Frans van der Loop Recycling BV, Kranenpool 2, 6443 RA Brunssum in de□nabije toekomst haar activiteiten dient te beëindigen.□Tussen Frans van der loop Recycling BV en vertegenwoordiging van de Provincie Limburg is□hierover geen concreet overleg gevoerd dan wel is aan Frans van der Loop Recycling BV□aangegeven dat de inrichting als zodanig op termijn niet actief kan blijven. In tegendeel uit□het laatste (informele) contact is duidelijk aangegeven dat de inrichting ongemoeid zal□blijven.□Mede op basis hiervan is door Frans van der Loop Recycling BV een aanvraag verandering□vergunning wet milieubeheer ingediend. Deze uitbreiding van activiteiten binnen de inrichting□betreft het recyclen van aluminium door middel van omsmelten met een milieu en energievriendelijke smeltinstallatie.□Het nu gepubliceerde ontwerp inpassingsplan maakt duidelijk dat het ondernemingsplan van□Frans van der Loop Recycling BV ernstig in gevaar komt en derhalve van grote invloed zal□zijn op de toekomst van de onderneming en indirect gelieerde ondernemingen.□Derhalve maakt Frans van der Loop Recycling BV uitdrukkelijk bezwaar tegen dit ontwerp□inpassingsplan en stelt dat de inrichting als zodanig haar bestaande activiteiten en□aangevraagde activiteiten moet kunnen blijven uitoefenen.
Antwoord:	De gronden van Indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□ Het bedrijf van indiener kan inderdaad niet op de huidige locatie worden gehandhaafd. De Provincie zal het overleg met indiener voortzetten inzake de verplaatsing van het bedrijf. Daarbij willen graag aanhaken op eerder door indiener aangegeven mogelijkheden, zoals verplaatsing naar de regio Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.□Client kan niets niet deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is client van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstrucruur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Client wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar □
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01451-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08965

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Client wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Client vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08969**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënt wijst er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten. Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08976**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënt is er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënt wijst er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:1. dat het verkeersmodel is aangepast;2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.Cliënten wijzen erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband xvijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01451-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 08982

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten zijn van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënten zijn van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten wijzen er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan. □□
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NOa, PM]0 en CÜ2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënten wijzen er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënten wijzen er ook op dat de waarden NO2, PM10 en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **08985**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09029**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. Cliënten wijzen er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet.Cliënten zijn van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09031**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbeterd als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letsel ongeval l en af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënte is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01451-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09033**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). Cliënte heeft in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënte maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	Het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief onderliggende rapporten zoals het rapport van ECORYS, bouwt voort op verkeersberekeningen die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01451-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09034

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Baerts M.W.P., Montgomerystraat 12 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënte van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënte gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen zich door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënte vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01452-BDR-BSLMER

Subzienswijze: 09455

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Eerdere standpunten van of namens cliënten dienen hier als herhaald en ingelast te worden beschouwd. Het gaat daarbij met name om de zienswijze van 15 juli 2008, de brief van 23 maart 2009 en de brief van 19 oktober 2009 (bijlagen I t/m 3).
Antwoord:	Verwezen wordt naar de eerdere beantwoording van deze zienswijzen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01452-BDR-BSLMER**

Subzienswijze: **09489**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Zichtlocatie van bedrijf gaat verloren; minder passerend verkeer.
Antwoord:	Het bedrijf blijft in het zicht liggen, via de Buitenring Parkstad Limburg, de aansluiting Schuureikerweg en de Schuureikerweg zelf. Er passeren in de toekomstige situatie meer auto`s.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01452-BDR-BSLMER**

Subzienswijze: **09565**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De bereikbaarheid van de locatie is nu nog optimaal. Zij ligt een aan doorgaande weg met veel verkeer. Het bedrijf komt in de nabije toekomst aan een doodlopende weg te liggen en zal derhalve veel minder klandizie ontvangen. De noodzakelijke bewegwijzering is derhalve een absolute voorwaarde om het voortbestaan van het bedrijf te verzekeren.
Antwoord:	Naar aanleiding van de zienswijzen heeft overleg plaastgevonden met dhr. Moorkamp. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt in het inpassingsplan het tracé van de verbindingsweg van de aansluiting Schuureikerweg verlegd richting café-restaurant Bergrust. Daarmee is het bedrijfspand goed bereikbaar vanuit de Buitenring en Schuureikerweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01452-BDR-BSLMER**

Subzienswijze: **09570**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Uit recent overleg met de grondverwervers van de provincie is gebleken dat direct tegenover het bedrijf en de bovenwoning een talud wordt gerealiseerd van tenminste 3 meter hoogte. Cliënten vrezen geluidhinder en lichthinder van het wegverkeer dat gebruik gaat maken van de weg op het talud met name nu de slaapkamer aan de wegzijde van het pand ligt. Cliënten wensen in elk geval in aanmerking te komen voor planschadevergoeding.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01452-BDR-BSLMER**

Subzienswijze: **09573**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten maken zich ook ernstige zorgen over de tijdelijke situatie gedurende de aanleg van de buitenring. Er dienen zodanige voorzieningen te komen dat de bedrijfsschade en de schade aan de woon- en leefomgeving tot het minimale worden beperkt. Cliënten behouden zich ter zake alle rechten voor.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. De bereikbaarheid tijdens de bouw van de Buitenring is afhankelijk van de bouwfasering. Daar hebben wij thans nog geen zicht op. Uitgangspunt zal echter zijn om de bereikbaarheid van uw bedrijf ook tijdens de bouw van de Buitenring zoveel mogelijk te waarborgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01452-BDR-BSLMER**

Subzienswijze: **09575**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn. , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In geval van onteigening komen cliënten in aanmerking voor vergoeding van kosten van juridische bijstand. Zoals de tekeningen er nu bij liggen, zal van een onteigening geen sprake zijn. Echter, cliënten hebben wel kosten van juridische bijstand gemaakt, met name omdat de provincie ze actief op het spoor heeft gezet van onteigening. Daarom menen cliënten dat zij eveneens recht hebben op vergoeding van kosten van rechtsbijstand.
Antwoord:	Indien cliënt van mening is dat hij in aanmerking komt voor een vergoeding van de gemaakte procedurekosten, omdat destijds sprake was van een mogelijke onteigeningssituatie en hij daartoe actief is benaderd door de provincie, dan is hij vrij om daartoe een onderbouwd verzoek in te dienen bij de provincie. Op basis van het inpassingsplan is echter geen sprake meer van een onteigening. In dat geval voorzien de Wro en Awb niet in een vergoeding van de kosten die gemaakt zijn in de procedure van de totstandkoming van het inpassingsplan los van de gebruikelijke forfaitaire vergoedingen in de beroepsprocedure. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08986**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Avantis is een samenwerkingsproject van de gemeente Heerlen, Stadt Aachen, N.V. Industriebank LIOF en (destijds) het Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein Westfalen. Bedrijvenpark Avantis is het eerste grensoverschrijdende Duits-Nederland se bedrijvenpark. De ligging in de regio Maas- Rhein, tussen Aachen en Heerten biedt ondernemingen en beleggers uitstekende mogelijkheden met bijzondere kansen op de Europese markt.□1.2 Het Bedrijvenpark Avantis heeft een oppervlakte van circa 100 hectare, waarvan 60% aan de Duitse zijde en 40% aan de Nederlandse zijde. Het park kent eigen afritten op de A4/A67 (E314) Keulen-Antwerpen en de N281 (Heerlen-Eindhoven). Ten behoeve van de verkeersafwikkeling van het Bedrijvenpark Avantis is "onder" de N281 een rotonde gerealiseerd. □1.3 Daarnaast zijn er vergevorderde plannen om het Bedrijvenpark Avantis in de toekomst te ontsluiten via een lig htra i l verbind in g - de zogenaamde Via Avantis. In dat kader heeft de Tweede Kamer op 3 december 2008 een toezegging voor € 20 miljoen in de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat opgenomen. Eerder hadden Provinciale Staten van Limburg op 24 oktober 2008 eveneens een bedrag van € 20 miljoen toegezegd voor dit grensoverschrijdend openbaar vervoer.□Dit moet uiteindelijk leiden tot een spoorverbinding tussen Heerlen, over Landgraaf en Kerkrade, via Bedrijvenpark Avantis naar het hogesnelheidstreinstation van Aachen.□1.4 Avantis is bij de komst van de Buitenring Parkstad Limburg in het geheel niet gebaat. Het□Inpassingsplan legt onder zowel de verkeersafwikkeling van het Bedrijvenpark Avantis ats de spoorverbinding Via Avantis een bom. Voorts kan Avantis zich niet vinden in diverse beleids- en milieuaspecten van het Inpassingsplan. In de hierna volgende zienswijzen zal Avantis op deze gronden nader ingaan.
Antwoord:	Het grensoverschrijdende bedrijvenpark Avantis wordt door de komst van de Buitenring beter bereikbaar, met name vanuit de oostelijke delen van Parkstad (Kerkrade-centrum, Landgraaf, Brunssum), aangezien deze nieuwe autoweg een snelle verbinding biedt met deze kernen en direct op de Avantisrotonde nabij de N281 wordt aangesloten.□□Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voor de in het inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis is de B258n randvoorwaardelijk. Het verkeersplein bij Avantis zal zonder de B258n naar verwachting een verdubbeling van de verkeersintensiteiten krijgen op de route Buitenring-N281-A76 en vice versa. Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten echter de meest sobere en doelmatige oplossing. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth, zou waarschijnlijk in de verkeersafwikkeling kunnen voorzien, maar in dat geval kan geen sprake meer zijn van vijf aansluitende takken. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties.□□Wat betreft de financiering van de Avantislijn verwijzen wij naar de “4e voortgangsrapportage agenda treinverkeer in Limburg”. □□Adviesbureau DHV heeft in opdracht van de Provincie Limburg een verkennende tracéstudie uitgevoerd met als doel de kruisingsmogelijkheden van de Avantislijn met de Buitenring Parkstad Limburg inzichtelijk te maken. Hierbij zijn meerdere varianten onderzocht van mogelijke tracéverlopen van de Avantislijn in relatie tot de aansluitingsmogelijkheden van de Buitenring Parkstad Limburg op de N281. Uit de studie is naar voren gekomen dat er voldoende kruisingsmogelijkheden zijn van de Avantislijn met de Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08987**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het Inpassingsplan benoemt op pagina 22 van de toelichting het Bedrijvenpark Avantis als één van de belangrijkste ontwikkelingen in de regio waarin de Buitenring Parkstad Limburg is voorzien.□Immers, zo stelt het Inpassingsplan:□"Het grensoverschrijdende Avantis European Science and Business Park wordt het□middelpunt voor nieuwe energie en medische technologie. Het thema energie ligt□diep in Parkstad Limburg verankerd. Het geeft de regio weer het gezicht terug dat zij□vroeger had."□2.2 Op dezelfde pagina van de toelichting stelt het Inpassingsplan dat het Bedrijvenpark Avantis (onder meer) bij de afweging van de belangen en bij de uitvoering van onderzoeken zou zijn betrokken.□Hetzelfde geldt voor de Via Avantis (in de toelichting " Avantislijn" genaamd).□2.3 Indien Avantis en het Bedrijvenpark Avantis kennelijk door uw College zo belangrijk worden geacht, had het in de lijn der verwachting gelegen dat uw College in gesprek was getreden met Avantis en nadrukkelijk had geïnformeerd naar haar belangen en deze in uw afwegingen had betrokken bij de vaststelling van een tracé voor de Buitenring Parkstad Limburg. Echter, uw College heeft Avantis op geen enkel moment uitgenodigd en heeft ook overigens geen blijk gegeven van enige interesse in de belangen van Avantis. De bewering op pagina 43 van de toelichting bij het Inpassingsplan dat□door uw College zou zijn gesproken met vertegenwoordigers van bedrijventerreinen is - althans in het geval van Avantis - pertinent onjuist.Het gevolg hiervan is dat het voorkeurstracé van de Buitenring Parkstad Limburg thans op de voor het Bedrijvenpark Avantis - het bedrijvenpark dat de regio weer het gezicht moet teruggeven dat zij□vroeger had - meest ongunstige wijze is vormgegeven. Avantis zal d`rt hierna nader toelichten.□Vooralsnog volstaat zij met de conclusie dat het Inpassingsplan in strijd met de artikelen 3:2 en 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht ("Awb") tot stand is gekomen.□2.5 Bovendien is Avantis van mening dat nu uw College haar - als grote en belangrijke speler in de discussie over de Buitenring Parkstad Limburg - niet heeft geconsulteerd, ook de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan niet is gegarandeerd.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. De bewering dat geen overleg is gevoerd met Avantis is onjuist. Er heeft regelmatig oveleg met Avantis plaatsgevonden, waarbij over alle aspecten van het plan (grondverwerving en grondruil, verkeer, rotonde, hamsters, Avantis, enzovoorts is gesproken.□Dit overleg vindt

als geruime tijd plaats. Recentelijk heeft zelfs een bijeenkomst plaatsgevonden, waarvoor alle bedrijven van Avantis en Trilandis waren uitgenodigd. Van de ruim 50 bedrijven, die in dat kader door Avantis zelf waren uitgenodigd, verschenen er uiteindelijk slechts 5 bij de bijeenkomst.Los daarvan is wel degelijk op 1 juli overleg geweest met vertegenwoordigers van AvantisVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08988**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Rotonde 2.6 Als gezegd, is ten behoeve van het Bedrijvenpark Avantis "onder" de N261 een rotonde gerealiseerd, dat wil zeggen dat het verkeer op de N281 door middel van viaducten de rotonde doorkruist. Vanwege het grote belang van de rotonde voor Avantis, is de opdracht voor de aanleg daarvan indertijd verstrekt door Avantis. De economische eigendom van deze rotonde ligt, evenals een gedeelte van de juridische eigendom, bij Avantis. 2.7 De achterliggende gedachte bij deze (enigszins ongebruikelijke) eigendomssituatie is dat de aanlegkosten van de rotonde in de grondexploitatie van het Bedrijvenpark Avantis zijn ingebracht omwille van gebruikmaking van een BTW vooraftrek regel ing. Indien Avantis (een gedeelte van) de economische eigendom van deze rotonde zou verliezen, zal dit voor haar mitsdien (serieuze) fiscale gevolgen kunnen hebben. 2.8 Ingevolge het Inpassingsplan, althans volgens het daarin aangewezen voorkeurstracé, zal de Buitenring Parkstad Limburg via de rotonde bij Avantis aansluiten op de N2S1. De verkeersafwikkeling van de Buitenring Parkstad Limburg zal dus plaatsvinden via Avantis` rotonde. Aldus doemt dientengevolge het gevaar van een ernstig nadelige fiscale situatie voor Avantis nu de fiscus mogelijk een belangrijk deel van de rotonde niet meer zal "toerekenen" aan Avantis. 2.9 Bovendien maakt de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde de desbetreffende rotonde "minder hoogwaardig". Immers, in de huidige situatie is de rotonde nagenoeg exclusief in gebruik ten behoeve van Avantis (en het nabijgelegen Trilandis) en de niet onaanzienlijke verkeersstromen van/naar het Bedrijvenpark Avantis (getuige ook de noodzakelijke, directe aansluiting op de A4/A76) Dit was destijds ook de gedachte achter de realisatie van de rotonde en de reden dat Avantis zelf de opdracht tot realisatie daarvan gaf. 2.10 In de situatie dat de Buitenring Parkstad Limburg door middel van de rotonde aansluit op de N281, vermindert de waarde van deze rotonde voor het Bedrijvenpark Avantis. Immers, het nagenoeg exclusieve gebruik zal eindigen en de rotonde zal worden overspoeld door verkeer dat gebruik wenst te maken van de Buitenring Parkstad Limburg. Deze verslechterde bereikbaarheid van het Bedrijvenpark Avantis zal de aantrekkelijkheid van het park als vestigingsplaats voor nieuwekopers/huurders - dat thans juist een goede verkeersontsluiting als unkjue selling point kent - sterk doen verminderen. Op deze wijze schiet het Inpassingsplan ook haar doelen - namelijk: verbetering van de economische positie van Parkstad Limburg en verbetering van de externe bereikbaarheid - voorbij (vlg. pagina 15-16 van de toelichting bij het Inpassingsplan). 2.11 Indien uw College daadwerkelijk de belangen van Avantis en het Bedrijvenpark Avantis had verzameld en in uw afwegingen had betrokken (zie ook randnummer 2.1 e.v. hiervoor), had uw College moeten concluderen dat de Buitenring Parkstad Limburg niet door middel van de rotonde, maar bijvoorbeeld in de vorm van afzonderlijke tty-overs c,q. kruisingen op de N281 moet worden aangesloten. Ten onrechte heeft uw College niet voor deze optie gekozen. Dit klemt te meer nu in de MER geen voorkeur is uitgesproken voor deze aansluitingsvariant boven de variant dat de Buitenring Parkstad Limburg wordt aangesloten op de N281 ter hoogte van de Rodaboulevard. 2.12 In ieder gevaf kondigt Avantis thans reeds aan dat, indien het Inpassingsplan volgens het thans voorliggende concept zal worden vastgesteld (en uitgevoerd), zij uw College, althans de Provincie Limburg aansprakelijk zal houden voor alle schade die zij dientengevolge lijdt, waaronder de schade van "gemiste" huurders en kopers die vanwege het verslechterde vestigingsklimaat hun heil elders zullen zoeken.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden

vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

voorstel: zienwijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08989**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Via Avantis/economische uitvoerbaarheid 2.13 Hiervoor kwam reeds aan de orde dat vergevorderde plannen bestaan om het Bedrijvenpark Avantis in de toekomst te ontsluiten via een lightrailverbinding, de Via Avantis. Met deze spoorverbinding is reeds rekening gehouden in het bestemmingsplan dat het Bedrijvenpark Avantis mogelijk maakt (lees: er is ruimte voor het tracé gereserveerd parallel aan de Avantis Allee). 2.14 De aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde onder de N281 bij het Bedrijvenpark Avantis maakt de komst van de deze spoorverbinding buitengewoon onzeker. Immers, hoewel weliswaar de toelichting op pagina 71 bij het Inpassingplan eufemistisch vermeldt dat de (vooralsnog) gekozen aansluiting de Vla Avantis "niet onmogelijk` maakt, maakt deze wijze van aansluiting de spoorverbinding dusdanig kostbaar dat nagenoeg is uitgesloten dat de Via Avantis realiteit wordt. Immers, vanwege de gekozen aansluitingsvariant dient noodzakelijkerwijs een aantal kunstwerken te worden gerealiseerd. Deze kunstwerken zijn niet in het budget voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (of de spoorverbinding) opgenomen. Dientengevolge is overigens ook de economische uitvoerbaarheid van het Inpassingsplan niet onderzocht, laat staan zeker gesteld. 2.15 Eén en ander heeft opnieuw negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het Bedrijvenpark Avantis, vooral in samenhang bezien met de eveneens verslechterde bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer als gevolg van de aantakking van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde bij het bedrijvenpark (zie randnummer 2.5 e.v.). Immers, de spooraansluiting had vanzelfsprekend niet slechts tot doel om de milieubelasting van het verkeer naar Bedrijvenpark Avantis te beperken.maar tevens om de diverse werknemers en bezoekers op een snelle en efficiënte wijze te vervoeren van en naar het bedrijvenpark. 2.16 Dit gold in het bijzonder voor de buitenlandse bezoekers van Bedrijvenpark Avantis, die dankzij de snelle aansluiting van de Via Avantis op het hogesnelheidstrein station van Aachen een rechtstreekse verbinding zouden genieten op niet alleen het Duitse ICE-netwerk, maar tevens op de Thalys naar Keulen enerzijds en Luik/Brussel/Parijs anderzijds (en vanaf daar op het Franse TGVnetwerk). Vanaf deze stations bestaan gunstige verbindingen met diverse internationale luchthavens. 2.17 Het Inpassingsplan geeft geen enkele rekenschap van het verzamelen en afwegen van deze belangen en is aldus in strijd met de artikelen 3:2 en 3:4 Awb. Bovendien is voor Avantis onbegrijpelijk hoe de ene afdeling van de Provincie Limburg op deze wijze het werk van een andere afdeling kan doorkruisen. Immers, de provincie stelt één van de "trekkers" van Via Avantis te zijn, maar Avantis kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de spoorlijn slechts voor de bühne wordt ondersteund. Westelijke poot Avantis Allee 2.18 Voorts brengt de voorgenomen wijze van realisatie van de Buitenring mee dat realisatie van de werkelijke pool van Avantis Allee op het Bedrijvenpark Avantis slechts in gewijzigde vorm zal kunnen worden gerealiseerd, hetgeen substantiële meerkosten zal meebrengen. Ook deze kosten dienen voor rekening van de Provincie te komen. Dit aspect is in het kader van onderzoek naar de financiële haalbaarheid ten onrechte niet meegenomen. B258 Neu 2.19 In het Inpassingsplan is vermeld dat het Landesbetheb Strassenbau Nordrhein-Westfalen voornemens zou zijn de Duitse weg B258 door te trekken naar de Buitenring Parkstad Limburg, de zogenaamde B256 Neu. Daarbij merkt het Inpassingsplan op dat de exacte locatie en vormgeving van aansluiting van de B258 Neu op de Buitenring Parkstad Limburg nog moet worden onderzocht. 2.20 Geheel ten onrechte gaat uw College uit van een dergelijke aansluiting van de B258 Neu op de Buitenring Parkstad Limburg. Immers, Stadt Aachen heeft zich een fel tegenstander getoond van een dergelijk tracé, mede nu daarvoor een waardevol natuurgebied in tweeën wordt geknipt. De realisatie van deze weg is daardoor hoogst onwaarschijnlijk. Sterker nog, alle gemeenteraadsfracties in Aachen hebben in de krant "Aachener Nach richten" de plaatselijke bevolking opgeroepen zich te verzetten tegen de Buitenring Parkstad Limburg en tegen het Inpassingsplan zienswijzen in te dienen (bijlage 2). 2.21 Dit betekent dat de verkeersintensiteiten op de Buitenring Parkstad Limburg (en in het bijzonder op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis) veel hoger zullen zijn dan voorgesteld. Immers, het verkeer van/naar Aachen en de omliggende gemeenten zal via de A4/A76 en de N281 de BuitenringParkstad Limburg (blijven) bereiken en aldus noodzakelijkerwijs gebruik (blijven) maken van rotonde bij Bedrijvenpark Avantis, hetgeen de hiervoor reeds weergegeven negatieve effecten op de verkeersafwikkeling verder zal versterken. Er zal immers sprake zijn van een "overaanbod" van verkeer. 2.22 Aldus is opnieuw sprake van een onjuiste verzameling en afweging van informatie en belangen (artikelen 3:2 en 3:4 Awb) en bovendien is het Inpassingsplan onjuist gemotiveerd (artikel 3:46 Awb). Verkeer

Antwoord:	Het Inpassingsplan sluit de realisatie van de light rail verbinding niet uit. Op dit moment ligt er nog geen concreet plan voor deze light-rail verbinding en is er in de verschillende onderzoeken en de raming van de kosten voor de buitenring geen rekening gehouden met deze verbinding.□□Met betrekking tot de B258N het volgende. In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08990**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeer□2.23 Uit het voorgaande vloeit reeds voort dat de voornaamste bezwaren van Avantis tegen het Inpassingsplan betrekking hebben op het aspect "verkeer". Het Inpassingsplan zal leiden tot een overaanbod van verkeer en een verslechtering van de bereikbaarheid van het Bedrijvenpark Avantis.□2.24 Dit wordt versterkt door de opmerkingen op pagina 21 - 22 van de toelichting bij het Inpassingsplan, waarin is te lezen dat reeds in de huidige situatie de verkeersstructuur van Parkstad Limburg voornamelijk is georiënteerd op de N281/A76. Vanwege de voorgestelde aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis zal deze oriëntatie alleen nog maar verder worden benadrukt en zal het huidige bereikbaameidsknelpunt van de aansluiting van de N281 op de A76 alleen maar verder verslechteren.□2.25 Dit gekit in het bijzonder voor de op- en afritten van de N281 op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis. Samen met het reeds aanwezige verkeer op de N281 zal dit zorgdragen voor (ernstige) congestie ter plaatse. De in het Inpassingsplan geschetste positieve effecten op de verkeersafwikkeling en doorstroming binnen de regio Parkstad zullen zich dan ook niet voordoen, vooral indien - zoals geschetst - het verkeer dat nu op het onderliggende wegennet rijdt, volgens de toekomstige hoofdstructuur zal gaan rijden.□2.26 Bovendien zal de Buitenring Parkstad Limburg worden uitgevoerd in een 2x2 rijstroken profiel. Echter, een dergelijk profiel verdraagt zich buitengewoon slecht met rotondes, wanneer het verkeer vaak noodzakelijkerwijs moet worden teruggebracht naar hetzij één rijstrook, dan wel verwarring ontstaat over welk van de rijbanen voorrang heeft c.q. neemt. Ook het blokkeren van het zicht op het op de rotonde rijdend verkeer voor bestuurders aanwezig op de rechterrijbaan door voertuigen aanwezig op de linkerrijbaan is een probleem dat in het Inpassingsplan niet wordt onderkend. Eén en ander is niet in de laatste plaats in het kader van de beleidsregel Duurzaam Veilig buitengewoon ongewenst.□2.27 Verder is de aantakking van de Buitenring Parkstad Limburg in strijd met de Omgevingsvisie Buitenring Parkstad d.d. november 2008. Deze omgevingsvisie heeft uw College in 2008 vastgesteld en vormt de basis voor de landschappelijke inpassing van de Buitenring ParkstadLimburg en is leidend voor het omgevingsplan. In deze omgevingsvisie zijn zes aanbevelingen gedaan, waaronder de aanbeveling dat een variant met geen of weinig rotondes wordt gekozen.□Het huidige tracé voldoet - vanwege de aansluiting op de rotonde bij Avantis - niet aan deze□Omgevingsvisie Buitenring Parkstad.
Antwoord:	Het grensoverschrijdende bedrijvenpark Avantis wordt door de komst van de Buitenring beter bereikbaar, met name vanuit de oostelijke delen van Parkstad (Kerkrade-centrum, Landgraaf, Brunssum), aangezien deze nieuwe autoweg een snelle verbinding biedt met deze kernen en direct op de Avantisrotonde nabij de N281 wordt aangesloten.□□Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten de meest sobere en doelmatige oplossing. Deze oplossing is verkeerskundig getoetst, waaruit is gebleken dat de aansluiting het toekomstige verkeersaanbod adequaat zal kunnen verwerken. Files op de Buitenring als gevolg van onvoldoende afwikkelingscapaciteit van de aansluiting worden dus niet verwacht.□□Voor de in het inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis is de B258n randvoorwaardelijk. Het verkeersplein bij Avantis zal zonder de B258n naar verwachting een verdubbeling van de verkeersintensiteiten krijgen op de route Buitenring-N281-A76 en vice versa. Het aansluiten van de Buitenring op het verkeersplein is gezien de uitgangspunten echter de meest sobere en doelmatige oplossing. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth, zou waarschijnlijk in de verkeersafwikkeling kunnen voorzien, maar in dat geval kan geen sprake meer zijn van vijf aansluitende takken. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties.□□De voorrang op de rotonde Avantis zal met verkeerslichten geregeld worden.□□Bij de gekozen oplossing van de aansluiting van de Buitenring op de N281 heeft als overweging meegespeeld dat bij deze oplossing gebruik wordt gemaakt van de bestaande rotonde Avantis met minimale aanpassingen (mede gelet op het principe sober en doelmatig). Wij zijn van mening dat bij de keuze voor de aansluiting van de Buitenring op de N281 deze overweging zwaarder weegt ten opzichte van de aanbeveling een variant met geen of weinig rotondes te kiezen.□□Voorstel: de

zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08991**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Beleid 2.28 Avantis is van mening dat het Inpassingsplan op diverse punten in strijd is met het Rijks-, provinciaal en regionaal beleid, waaronder de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Ter illustratie wijst Avantis erop dat een van de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en de betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. 2.29 Zoals Avantis hiervoor reeds aanvoerde zal het Inpassingsplan ervoor zorgdragen dat de spoorverbinding via Avantis niet langer wordt c.q. kan worden gerealiseerd vanwege de vormgeving van de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis. Aldus wordt Bedrijvenpark Avantis een "goed functionerend systeem voor personenvervoer" ontnomen. 2.30 Daarnaast is een van de uitgangspunten van de Nota Mobiliteit dat het verkeer en vervoer nog schoner, zuiniger en stiller moet worden. In reactie hierop boort uw College Avantis (en Parkstad Limburg) een belangrijke, zuinige en milieuvriendelijke spoorverbinding met moderne lig htrai l voertuigen door de neus. Om onder meer dezelfde reden is het aanpassingplan ook in strijd met het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan d.d. 14 maart 2007, dat onder meer aanstuurt op de oplossing van knelpunten door het aanbieden van vervoersaltematieven zoals openbaar vervoer. 2.31 In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 is de Parkstad Limburg aangewezen als gebied waar zowel verbetering van de verbindingen over de weg met de Duitse autowegennet, als verbeteringen per spoor (IC/HSL-net) moeten plaatsvinden teneinde kansen te bieden voor economische ontwikkeling. Dit wordt thans teniet gedaan. 2.32 Omtrent de strijd met de Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg d.d. 2008 en de beleidsnota Duurzaam Veilig voerde Avantis in het voorgaande reeds diverse gronden aan. 2.33 In het kader van de strijd met het regionaal beleid, wijst Avantis in het bijzonder op het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan dat in 2004 door Parkstad Limburg is opgesteld. Dit plan zet onder meer in op een betere concurrentie van het regionale openbaar vervoer met het autoverkeer. In dat kader past niet dat de Provincie Limburg thans een feitelijke streep zet door de Via Avantis. Ook het doel van het terugdringen van milieuoverlast - zoals eveneens vermeld in het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan - wordt op deze wijze bemoeilijkt. Kortom, het In pass ings plan strijdt op diverse punten met het Rijks-, provinciaal en regionaal beleid.
Antwoord:	In de toelichting op het Inpassingsplan is uitvoerig uiteengezet dat het plan aansluit op zowel het Rijks-, provinciaal en regionaal beleid. De hoofddoelstelling van de Buitenring Parkstad is de verbetering van de economische en toeristischrecreatieve positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen. Hiermee wordt tevens ingespeeld op het beleid van de respectievelijke overheden. Wij zijn aldus van mening dat van strijdigheid geenszins sprake is. Zoals hiervoor is aangegeven belemmert de Buitenring de toegankelijkheid van Avantis niet, ook niet voor openbaar vervoer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08992**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid 2.35 Avantis betwist dat in de omgeving van de nieuw te realiseren Buitenring Parkstad Limburg zal worden voldaan aan de ter plaatse geldende normen voor geluidhinder, in het bijzonder op de gevels van en in de kantoor- en bedrijfsgebouwen op het Bedrijvenpark Avantis, dat binnen de geluidzone van de nieuwe weg is gelegen. 2.36 Daarnaast is het Avantis ook niet gebleken dat in het kader van het Inpassingsplan onderzoek is verricht naar de (toekomstige) geluidsituatie ter plaatse van het Bedrijvenpark Avantis.
Antwoord:	Kantoor en/of bedrijfsgebouwen worden conform de bepalingen uit de Wet geluidhinder niet aangemerkt als geluidgevoelige bestemmingen. Voor de bedrijfsbebouwing is het derhalve niet nodig geluidsbelastingen te berekenen en te toetsen aan de normen uit de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08993**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□2.37 Ten aanzien van het aspect "luchtkwaliteit" is Avantis van mening dat in het Inpassingsplan ten onrechte wordt geconcludeerd dat als gevolg van de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen (in betekende mate) overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen zullen plaatsvinden.□2.38 Avantis is van mening dat de berekeningen hebben plaatsgevonden op basis van verouderde emissiefactoren en achtergrondconcentraties. Ook is Avantis van mening dat een te beperkt onderzoeksgebied is gehanteerd, waardoor onder meer de concentratie verslechteringen ter plaatse van het Bedrijvenpark Avantis niet, althans onvolledig in kaart zijn gebracht. Daarnaast is ten onrechte ook niet voor alle relevante jaren luchtkwaliteitonderzoek verricht.□2.39 In aanvulling hierop stelt Avantis vast, dat de verkeersgegevens die zijn gebruikt voor de□luchtkwalrteitonderzoeken zijn onderschat. Immers, in deze gegevens is nog niet het feit verwerkt dat vanwege het Inpassingsplan de Via Avantis niet zal kunnen worden gerealiseerd. Dit betekent dat additioneel gemotoriseerd verkeer van de Buitenring Parkstad Limburg gebruik zal maken.□Daarnaast gaan de gehanteerde verkeersintensiteiten ten onrechte uit van realisatie van de B258 Neu. Aldus zijn de in voergegevens voor en daarmee de uitkomsten van de luchtkwaliteitberekeningen om meerdere redenen onjuist.□2.40 Tevens stelden wij hiervoor reeds vast dat Avantis betwist dat ter plaatse van het Bedrijvenpark Avantis aan de relevante geluidsnomnen zal kunnen worden voldaan. Ter plaatse zal mitsdien de aanleg van geluidsschermen of andere geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn, indien de buitenring volgens het huidige plan zal worden uitgevoerd. Deze schermen zullen substantiële effecten hebben op de luchtkwaliteit ter plaatse. Ook daarmee is ten onrechte geen rekening gehouden.□2.41 Ten slofte is ook de congestie onderschat. Immers, vanwege de gekozen aansluiting op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis, het gekozen wegprofiel en de niet-realisering van de Via Avanis, zal met name rondom de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis meer congestie optreden dan waarvan men inde luchtkwaliteitberekeningen is uitgegaan. Ook om die reden mocht het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek niet aan het Inpassingsplan ten grondslag worden gelegd.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie, op basis van realistische verkeerscijfers, is ook de autonome situatie weergegeven. De conclusies van het geactualiseerde onderzoek zijn niet gewijzigd. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08994**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodem 2.42 Avantis is van mening dat niet is vastgesteld dat ter plaatse van het Bedrijvenpark Avantis de bodemkwaliteit geschikt is voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, voor zover in deze weg inderdaad zal aantakken op de rotonde bij het Bedrijvenpark Avantis. Uw College heeft daarnaar ten onrechte geen volledig c.q. gedegen onderzoek verricht, althans het verrichte onderzoek geeft daarvan geen blijk.
Antwoord:	Het bodemonderzoek voor de aanleg van de Buitenring Parkstad is uitgevoerd ter plaatse van alle kadastrale percelen binnen het vastgestelde plangebied van de Buitenring Parkstad. Het plangebied loopt, ter plaatse van bedrijventerrein Avantis, grotendeels langs de bestaande route van de N281. Dit is weergegeven op de kaart in bijlage 1 van rapport 5B Bodemonderzoek. De Buitenring volgt nagenoeg de bestaande situatie en de werkzaamheden in de bodem zullen minimaal zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08995**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid 2.43 Avantis is van mening dat onvoldoende is onderzocht of en zeker is gesteld dat ter plaatse van het Bedrijvenpark Avantis in de toekomstige situatie zal worden voldaan aan de eisen die ingevolge de toepasselijke wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid daaraan worden gesteld. Avantis is in dat kader onder meer van mening dat niet zeker is gesteld dat wordt voldaan aan de grenswaarden met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, in het bijzonder ter plaatse van de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08996**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bij de vaststelling van het Inpassingsplan heeft uw College ten onrechte onvoldoende rekening gehouden met de ter plaatse aanwezige natuurwaarden, die ingevolge onder meer de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en andere wet- en regelgeving bescherming genieten. Weliswaar heeft enig overleg rondom een beschermde soort plaatsgevonden, maar ten onrechte heeft onder meer geen directe toetsing plaatsgevonden aan de desbetreffende bepalingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn, hetgeen in het licht van de meer recente jurisprudentie op drt gebied wel is vereist. Ook om deze reden kan het bestreden besluit niet in stand blijven.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08997**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Water 2.45 In het Inpassingsplan wordt melding gemaakt van de uitvoering van een zogenoemde watertoets. Avantis is van mening dat deze watertoets op onjuiste wijze heeft plaatsgevonden en dat de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken niet voldoende zijn om aan het een en ander ten grondslag te worden gelegd. In hoofdzaak is Avantis van mening dat in het desbetreffende gebied te weinig compensatieruimte wordt gerealiseerd. Daarnaast worden onvoldoende maatregelen genomen om piekafvoeren te beperken en de waterkwaliteit te waarborgen. Dit geldt in het bijzonder voor het gebied rondom (de rotonde bij) het Bedrijvenpark Avantis.
Antwoord:	De watertoetsprocedure bestaat uit het in een vroeg stadium betrekken van de waterbeheerders. In dit geval het waterschap Roer en Overmaas. Gedurende het gehele planvormingstraject hebben meerdere overleggen met het waterschap plaatsgevonden. De uiteindelijke waterparagraaf en het afwateringsplan en het geotechnisch onderzoek zijn ook door het waterschap beoordeeld en akkoord bevonden. Hiermee is de volgens ons de watertoets op een juiste wijze doorlopen. Ter hoogte van Avantis zijn een aantal specifieke maatregelen voorzien voor de waterhuishouding. Deze maatregelen zijn beschreven in het afwateringsplan. Kort komt het erop neer dat ter hoogte van de onderdoorgang bij de Locht aanvullende bodemverbetering wordt toegepast om de infiltratie te bevorderen. Bij de bestaande rotonde van Avantis worden de bestaande sloten verbreed en wordt de bestaande buffer twee keer zo groot gemaakt om het extra verhard oppervlak te compenseren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01453-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **08998**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Loyens Loeff namens Avantis , Postbus 2888 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	MER 2.46 In het kader van het Inpassingsplan zijn diverse milieueffectrapportages ("MER") opgesteld. Avantis is van mening dat in het kader van de MER niet alle relevante milieubelangen zijn verzameld en afgewogen en dat bovendien een onjuist zoekgebied is gehanteerd, in het bijzonder daar waar hetgaat om de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis. Daarnaast is Avantis van mening dat uw College in het kader van de MER voor deze aansluiting onvoldoende alternatieven heeft onderzocht. Ook om deze reden kan het Inpassingsplan niet in stand blijven.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01454-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09015**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimpbetrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënt heeft in het kader van de paragrafen l a tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënt maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER. Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werk verkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief onderliggende rapporten zoals het rapport van ECORYS, bouwt voort op verkeersberekeningen die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01455-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vincken A.A.R., Hommerterweg 250 6436AM te Amstenrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09032**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09035**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.Clienten kunnen niets niet deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts zijn cliënten van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstrucruur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09036**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01456-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09037

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Clienten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen.□Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom.□Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort□ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt□daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten. Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënt uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09046**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor□wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL□januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënten zijn er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënten wijzen er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.□
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:□1. dat het verkeersmodel is aangepast;□2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming□voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09048**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband xvijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaakt met als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerd dat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uit kunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikend is moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk tot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01456-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09049

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09050**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom N02, PMio en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden N02, PMio en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09057**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01456-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt woont op een perceel aan de Bouwbergstraat 17 te Brunssum. Hij zal bij de aanleg van de BPL ongeveer 25 meter van de BPL te wonen. Cliënt vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Cliënt wijst er in dat verband op dat grote delen van Onderbanken en Brunssum al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aanen vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-R l is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in de kernen Schinveld en Brunssum piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Cliënt is van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van cliënt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden. Cliënt wijst er op dat hij al in een vrij luidruchtige omgeving woont door de industrie die daar gevestigd is. Door de BPL zal de geluidsoverlast alleen nog maar toenemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn

afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: 01457-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09038

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps T., Krichelbergsweg 25 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bijgevoegd is een rapport van Aelmans uit 2008 betreffende de Tracenota/MER UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Hierbij wordt ingegaan op de alternatieven 2.1 en 2.2..
Antwoord:	Het aangedragen alternatieve tracé is voor de provincie om meerdere redenen niet aanvaardbaar. Het tracé vormt een grotere doorsnijding van het Vauputsdal, zowel qua lengte als qua ligging. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is in het Inpassingsplan ervoor gekozen om het tracé van de BPL te bundelen met de overige stedelijke functies (bebouwing). Het alternatieve tracé laat deze bundeling los, waardoor het tracé een grotere impact op het landschap heeft. Daarnaast is het alternatieve tracé geprojecteerd op het Rijksmonument Tunnel Hamweg wat hierdoor zou verdwijnen. Ook heeft de verschuiving van het tracé in oostelijke richting tot gevolg dat enkele woningen tussen de Kerkradersteenweg en Herenanstelerweg niet kunnen blijven bestaan. □□Om deze redenen acht de provincie het voorgestelde tracé geen verbetering ten opzichte van het tracé uit het Inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09060

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Belanghebbenden zijn eigenaar van het landgoed Reijmersbeek. Het landgoed wordt getroffen door het plan Buitenring Parkstad Limburg, nu op een deel van het landgoed de aansluiting van de Buitenring op de A76 zou moeten worden gerealiseerd. Door het plan wordt het landgoed aldus onherstelbaar beschadigd, althans ernstig aangetast. Belanghebbenden zullen bovendien ernstige schade lijden indien het plan wordt uitgevoerd conform het nu voorliggende ontwerp.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09062

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Belanghebbenden hadden bovendien de intentie om ook te gaan wonen en werken op het landgoed, waardoor zij evenzo ernstig in hun woongenot, werkomgeving en leefomgeving zullen worden aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Belanghebbende bestrijdt de nut en noodzaak voor de geplande Buitenring, zoals dat door de provincie wordt gesteld. Belanghebbende is van mening dat met betrekking tot bereikbaarheid bestaande problemen worden overdreven en/of in stand gehouden en/of in de hand gewerkt, deze problemen door de aanleg van de Buitenring niet of maar zeer ten dele worden opgelost, en dat er door de aanleg van de Buitenring nieuwe problemen ontstaan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de verkeersrapporten is heel veel aan te merken. Door de provincie is nooit volkomen openheid gegeven over de inputgegevens voor de verkeersmodellen.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. □□Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □□De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09068

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het is onduidelijk of daadwerkelijk met de meest geactualiseerde cijfers inzake demografie is gerekend.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09071

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn de reistijdwinsten minimaal.□Bovendien bestaat er grote twijfel over de gekozen routes die voor de berekening van reistijdwinst zijn gehanteerd.
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Overduidelijk is dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing biedt die vanuit de doelstelling mag worden verwacht. De tabellen in de verkeersrapporten laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten worden niet opgelost; 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan.
Antwoord:	In het rapport “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 diverse knelpunten genoemd die als verkeersknelpunten naar voren kwamen in interviews met gemeenten (DHV, Interviewverslagen gemeenten en wegbeheerders, Plan van Aanpak monitoring Buitenring Parkstad Limburg, november 2008). De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Deze lijst is indicatief, niet uitputtend. De reistijdenanalyse (tabel 3.4) in het rapport laat zien dat de Buitenring per saldo resulteert in een afname van reistijden voor verkeer in Parkstad Limburg. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het inpassingsplan zijn een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie als de twee hoofddoelstellingen van het Buitenringproject geformuleerd. Voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen echter geen doeltreffend antwoord, in tegenstelling tot wat de provincie beweert. Uit het rapport van Ecorys blijkt dat de economische impuls, uitgedrukt in meer werkgelegenheid, maximaal 180 banen betreft voor heel Parkstad. Ook voor wat betreft de impuls aan het toerisme en recreatie als gevolg van de Buitenring zijn de effecten volgens voornoemd rapport van Ecorys (zeer) beperkt van omvang, en moeten deze effecten niet worden overschat.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09077

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Belanghebbende wil verder wijzen op de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg. Hieruit blijkt dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname en vergrijzing van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio. De vergrijzing is in deze wellicht nog belangrijker dan de krimp, waardoor er niet alleen sprake zal zijn van afname van verkeersbewegingen, maar vooral van andere verkeersbewegingen (meer sociaal-recreatief verkeer op andere tijdstippen en minder zakelijk en woon-werkverkeer). Cijfers over demografische ontwikkelingen zijn niet actueel, bij nieuwe cijfers blijken oude cijfers iedere keer weer te optimistisch; bevolkingskrimp gaat door, ook na 2025.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09078

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het ontwerpplan wordt voorts gemotiveerd met een betere ontsluiting van de in de regio aanwezige industrie- bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering. Rijdend over de toekomstige Buitenring vanaf de A76 bij Nuth wordt het eerste industrieterrein of de eerste toeristische attractie van enige betekenis pas bereikt na ca. 10 km, ten oosten van Brunssum.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09079**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor het ontsluiten van de betreffende industrieterreinen en toeristische attracties van deze regio zijn er andere en betere alternatieven en kunnen vraagtekens worden geplaatst bij de nut en noodzaak van de ontsluiting bij Nuth. Deze ontsluiting en de aanleg van de rotondes zouden wellicht ook, of wellicht wel beter, op een andere locatie kunnen plaatsvinden waardoor het landgoed onaangetast blijft.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09080**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voortschrijdend inzicht met beirekking tot dit verminderd verkeersaanbod als gevolg van minder inwoners enerzijds en wellicht geen of minder behoefte aan ontsluiting van industrieterreinen en toeristische attracties anderzijds, moet volgens belanghebbenden aanleiding zijn om een allesomvattende en volledige kosten/batenanalyse te maken, die uitgaat van nieuwe prognoses gebaseerd op de meest recente gegevens en inzichten. Zoveel gemeenschapsgeld als voorzien (maar ook onvoorzien) uitgeven aan een project waarvan nut en noodzaak onvoldoende duidelijk en toekomstbestendig zijn, en waarbij het milieu en de leefbaarheid van de inwoners van een groot gedeelte van Parkstad zo veel geweld wordt aangedaan, vinden belanghebbenden maatschappelijk volstrekt onverantwoord. Belanghebbenden betwijfelen dan ook zeer dat met de realisatie van de gehele Buitenring volgens trace keuze en ontwerpplan, de economische positie van Parkstad wordt verbeterd. Volgens belanghebbenden is de aanleg van de Buitenring inmiddels een doel op zichzelf geworden.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09082**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Belanghebbenden geven ook aan dat met realisatie van de plannen de leefbaarheid in Parkstad, in ieder geval op het landgoed, wordt aangetast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. □□Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Zo is er in dit geval inderdaad sprake van aantasting van het landgoed Reijmersbeek, zoals ook blijkt uit de TN/MER aansluiting Nuth (paragraaf 9.3.1, blz. 185). Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Zo worden er steile taluds toegepast ter plaatse van de buitenplaats om het ruimtebeslag op het landgoed zoveel mogelijk te beperken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de MKBA op het allerlaatste moment aan het Inpassingsplan toe te voegen heeft een zorgvuldige afweging en deugdelijke besluitvorming over de Buitenring door zowel Provinciale Staten als door betrokken Gemeenten niet kunnen plaats vinden. Er is hier dan ook sprake van een ernstige tekortkoming als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rendement van de Buitenring is door ECORYS berekend op factor 1,1. De provincie rekent zich ten onrechte rijk meteen rendement groter dan één. Een rendement van 1,1 is echter minimaal.Bovendien is er sprake van ondeugdelijke berekening: er is sprake van feitelijke onderschatting van kosten en van overschatting van opbrengsten. Bovendien vallen kosten bij grootschalige projecten altijd hoger uit (vgl. HSL-lijn, Betuwelijn, Noord-Zuidlijn) en vallen verwachte voordelen meestal tegen. Belanghebbenden geven dat de provincie en gemeenten, ats ook de inwoners zullen wordengeconfronteerd met aanzienlijke kosten, zoals een waardedaling van het onroerend goed, hierdoor ook een lagere belastingopbrengsten (OZB, IB, Waterschap). Verder zullen hoge planschadevergoedingen moeten worden uitgekeerd. Ook zullen de medische kosten tengevolge van de aantasting van het woon- en leefklimaat stijgen. Daarnaast zal er economische schade optreden door onbereikbaarheid van bedrijven bij de aanleg en worden kostbare landbouwgronden vernietigd waardoor de opbrengsten zullen dalen.Hier tegenover staan slechts minimale en dan nog discutabele opbrengsten.Zo wordt als opbrengst gesteld de reistijdwinst (zie Toetsing op doelbereik"). Bij de berekening van reistijdwinst in geld is aan woon-werkverkeer een prijs van 10,75 en aan sociaal-recreatief verkeer een prijs van 7,25 euro toegekend. Door aan reistijdwinst met betrekking tot sociaal-recreatief verkeer en woon-werkverkeer deze "onzinnige* waarden toe te kennen, wordt het rendement van de Buitenring op 30 resp. 10 % bepaald. Opmerkelijk hierbij is dat door Ecorys de effecten op de toeristischrecreactieve sector als zeer beperkt van omvang worden aangeduid, en dat deze effecten niet moeten worden overschat! Hoe kan hier dan een positieve bijdrage van 113 miljoen euro aan worden toegekend, zijnde 30% van het totale resultaat? Bij de MKBA is uitgegaan van een zichtperiode lot 2100, terwijl de gehanteerde informatie loopt tot 2025. Als het zo uitkomt, kunnen we wel erg ver vooruit kijken! Dit leidt echter onvermijdelijk tot verkeerde conclusies aangezien vermeende opbrengsten kennelijk ook né 2025 gewoon doorlopen en met bepaalde doorlopende kosten geen rekening wordt gehouden. Bovendien zijn er wel gegevens beschikbaar over doorzettende krimp van de bevolking, welke de voorgespiegelde reistijdwinsten verder onder druk zetten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift in MKBA’s om alle reistijdveranderingen te waarderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09097**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Belanghebbenden zijn van mening dat door te stellen dat er met betrekking tot natuur sprake is van een klein negatief effect, Ecorys -in navolging cq. opdracht van de provincie Limburg- blijk geeft van een totale miskenning van de grootschalige natuurvernietiging als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Dat een en ander moeilijk is te kwantificeren zal niemand ontkennen, maar door op deze wijze het probleem te bagatelliseren is niet acceptabel.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbetering van de aansluiting van de A76 was ook zonder Buitenring noodzakelijk. Deze verbetering wordt nu op een oneigenlijke manier gekoppeld aan de aanleg van de Burtenring. De berekening van het rendement van de Buitenring wordt hierdoor echter verstoord door de positieve bijdrag hieraan door het rendement van de aansluiting van de A76.
Antwoord:	De provincie ziet de aansluiting Nuth als een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Met het oog hierop is geen aparte MKBA voor de aansluiting Nuth opgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Belanghebbenden zijn dan ook van mening dat de uitgevoerde MKBA niet kan worden gebruikt om hiermee de beoogde investering in de Buitenring te rechtvaardigen. Belanghebbenden zijn dan ook van mening dat een nieuwe MKBA zou moeten worden uitgevoerd, gebaseerd op actuele gegevens en uitgangspunten, waarbij alle relevante kosten en slecht realistische opbrengsten in de berekening worden betrokken.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. De uitgevoerde verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief tracé□Door de MER-commissie is een advies opgesteld, wat als doel had om te bezien of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zouden zijn. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking worden gezien voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. De provincie heeft in strijd hiermee echter geweigerd om een mogelijk alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen in de plannen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09106

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Er zijn echter een of meer goede alternatieven denkbaar. Trace`s die voor vele omwonenden van het geplande tracé tot geen of minder aantasting van hun woon- en leefklimaat zullen leiden.Zo zou als onderdeel van de zgn. O + variant kunnen worden gekozen voor de zgn.Born-variant. In deze variant kan het tracé van de Buitenring vanaf Nuth tot aan Brunssum-Haefland komen te vervallen. In plaats hiervan zou kunnen worden gekozen voor de N297/B56n vanaf de A2 bij Bom tot aan de N274 en vervolgens de N274 te volgen tot aan het beoogde tracé van de Buitenring ter boogie van Haefland/Brunssum. Via deze route is er sprake van een veel betere en vooral snellere aansluiting en ontsluiting van de regio Parkstad naar het westen en noorden toe.Via deze route is bovendien een snelle verbinding tussen Parkstad en het Ruhrgebied mogelijk. Hiermee vervalt de noodzaak om het tracé volgens ontwerpplan van Nuth naar Brussum aan te leggen. Vanuit Sittard is de N276 een goed alternatief voorde ontsluiting en aansluiting vanuit die richting naar Parkstad toe. Door dat deel van het tracé vanaf Nuth naar Brunssum te laten vervallen, zou voorts een fikse kostenbesparing kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor kan ook de kosten/batenanalyse van de Buitenring (zie ook b.) gunstiger uitvallen.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01458-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09107

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ervan uitgaande dat de corridor zoals door de provincie is opgenomen in het POL2001 nog geenrechtsgeldigheid heeft, althans niet betekent dat hiervan niet kan worden afgeweken, en het feit dat er door de provincie nog geen serieus onderzoek is gedaan naar een alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet, dringen belanghebbenden aan om een vergelijkend onderzoek te doen naar de mogelijke alternatieven voor de Buitenring.
Antwoord:	Ten aanzien van de corridor is bij de alternatievenontwikkeling in de startnotitiefase van het MER fase 1 een ruimtelijke conflictanalyse uitgevoerd waarbij breder is gekeken dan de corridor. In deze analyse zijn de meest conflictarme corridors bepaald als basis voor mogelijke tracés, waarbinnen de alternatieven zijn ontwikkeld. Op basis van deze analyse is een corridor bepaald die is vastgelegd in het POL 2001.Om na te gaan of de conclusies uit deze analyse nog steeds geldig zijn, is in de 2e Aanvulling MER onderzocht of zich tussen 2000 (het opstellen van het MER fase 1) en het opstellen van het Inpassingsplan (2010) ontwikkelingen hebben voorgedaan die van invloed zijn op de afbakening van de corridor. Uit deze analyse is gebleken dat zich diverse ontwikkelingen voorgedaan hebben binnen het studiegebied van de Buitenring Parkstad Limburg. Deze ontwikkelingen hebben echter geen invloed op de begrenzing van de corridor (zie paragraaf 2.2.1 van de 2e Aanvulling MER).Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aantasting woon- en leefklimaat omwonenden tracé Buitenring Door de toenmalig minister van VROM mevrouw Kramer is gesteld , dat er in Nederland geen nieuwe autowegen zullen worden aangelegd op minder dan 200 meter van bewoonde gebieden. De aanleg van de Buitenring door en langs stedelijk gebied op vaak minder dan 100 meter van de bebouwing is in schrille tegenspraak met deze uitspraak. Vanwege de grove aantasting van woon- en leefklimaat in de directe omgeving van de Buitenring verzoeken belanghebbenden u dan ook orn deze reden het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de conclusies van het Luchtkwaliteitsonderzoek, hoofdstuk 5 (deelrapport 10B); en de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). De door reclamant genoemde stelling van voormalig Minister Cramer (VROM) is niet in wet- en regelgeving dan wel anderszins vastgelegd en kan derhalve niet als toetsingskader dienen. Indien reclamant van mening is dat desondanks er toch een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal zijn als gevolg van het Inpassingsplan, kan hij op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming van de schade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hierbij zij opgemerkt dat de concentraties met betrekking tot luchtkwaliteit zouden zijn uitgewerkt voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. In afwijking met het advies van de MER-commissie (dat overigens integraal door de provincie is overgenomen) zijn de gegevens van de oude situatie in geen enkel ter inzage liggend stuk opgenomen, waardoor vergelijking niet mogelijk is.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De huidige situatie is in het luchtonderzoek niet in beeld gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Belanghebbenden willen in ieder geval opmerken dat het woon- en leefklimaat door de aanleg van de buitenring aanzienlijk zal worden aangetast als gevolg van geluid, stank, fijnstof en beperking van uitzicht. Belanghebbenden hebben opdracht gegeven voor een onderzoek naar de gevolgen voor het landgoed. De resultaten hiervan zullen u nog worden toegezonden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Aantasting natuurwaarden Door de aanleg van de Buitenring wordt het landgoed Reijmersbeek onherstelbaar aangetast. Naar de gevolgen voor het landgoed is naar de mening van belanghebbenden ook onvoldoende onderzoek gedaan. Belanghebbenden hebben zelf een onderzoek laten uitvoeren. Het verslag hiervan zal u nog worden toegezonden. Vanwege de desastreuze ingreep in het landgoed en met name in de natuur van het landgoed verzoeken belanghebbenden u niet in te stemmen met het ontwerpplan zoals dat nu voorligt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek),

woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden.Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch
cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een plan zoals het onderhavige dient op een zorgvuldige wijze te worden voorbereid en te worden vastgesteld. Bovendien dient een dergelijk voldoende te zijn onderbouwd.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09116**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Erkend wordt dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, langzaam verkeer en allerlei nadere onderzoeken. Aangegeven wordt dat alle benodigde informatie beschikbaar zal zijn als het plan definitief zal worden vastgesteld. Dit betekent echter wel dat op dit moment geen volledige zienswijze kan worden gegeven nu er geen volledige informatie beschikbaar is. Reeds hierom zijn belanghebbenden van mening dat het plan op dit moment niet kan worden vastgesteld zoals dat nu voorligt, nu er essentiële informatie ontbreekt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder zijn belanghebbenden van mening dat bij de keuzes die zij gemaakt voor het tracé zoals dat nu voorligt een onjuiste en onevenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden. Niet duidelijk is waarom de voorkeur is gegeven aan dit tracé, waar er ook andere (betere) alternatieven waren. Van een evenwichtige belangenafweging is volgens belanghebbenden geen sprake.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Overigens wordt opgemerkt dat met dit tracé het landgoed van de graaf van Amstenrade kennelijk wel wordt ontzien. Niet helder is echter op grond waarvan deze keuze is gemaakt. Belanghebbenden zijn van mening dat hier sprake is van willekeur en doen een beroep op het gelijkheidsbeginsel om ook hun landgoed te ontzien door een ander tracé vast te stellen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Met betrekking tot het beroep op het gelijkheidsbeginsel van reclamant merken wij het volgende op.□Bij het ontwerp van de Buitenring Parkstad Limburg is het Kasteel Reijmersbeek en omgeving zoveel mogelijk gespaard zoals dat ook het geval is bij landgoed Amstenrade. Overigens merken wij op dat ook het landgoed Amstenrade gevolgen ondervindt van de Buitenring. Van strijd met het gelijkheidsbeginsel is daarom geen sprake.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01458-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Belanghebbenden willen aangeven dat bij realisatie van het voorliggende plan het landgoed onherstelbaar zal worden beschadigd. Daarnaast zal het woon- en leef/werkklimaat op het landgoed ernstig worden aangetast. Belanghebbenden zullen hierdoor ernstige schade lijden. Eventuele schade die belanghebbenden zullen lijden ten gevolge van de realisatie van het Inpassingsplan Buitenring parkstad Limburg zal op de daarvoor verantwoordelijke instanties worden verhaald.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01459-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H. ., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01460-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Joosten P.C.H., Bouwbergstraat 17 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moeten worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënt is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen.□Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatie files, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst cliënt er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. □□Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS gaat wel degelijk in op dagrecreanten. Het rapport (pagina 56) geeft onder meer aan dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties in Parkstad Limburg deels wordt gecompenseerd door een lager aantal dagrecreanten elders. De provincie is van mening dat er geen reden is om aan te nemen dat van toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring. Integendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. In het ontwerp van de Buitenring is daarnaast veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09133**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio. Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09135**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënt wijst er op dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënt wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	De extra arbeidsplaatsen zijn deels een gevolg van het vergrote zoekgebied voor werkgevers, deels een gevolg van de lagere transportkosten voor het bedrijfsleven. Het rapport van ECORYS geeft dit ook zo aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09137**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënt uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op hetwegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is in tabel 3.8 een overzicht opgenomen met verkeersintensiteiten in 2025 voor huidige leefbaarheidsknelpunten in Parkstad Limburg. Uit deze tabel blijkt dat de verkeersintensiteiten ten gevolge van de Buitenring op de meeste genoemde wegen afnemen.□□Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09150**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënt wijst er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënt is er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënt wijst er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk: 1. dat het verkeersmodel is aangepast; 2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01462-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09159

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Het rapport van ECORYS laat inderdaad niet wat het aandeel van Aken is in de totale reistijdwinsten van de Buitenring. Naar verwachting betreft het een substantieel deel van de reistijdwinsten. □□Het rapport van ECORYS laat onder meer op pagina 36 en 38 zien dat de reistijdwinsten in absolute zin voor sommige verbindingen oplopen tot circa 4 tot 6 minuten. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in alle verkeerskundige berekeningen de N258n wordt meegenomen als de meest optimale variant. De gemeente Aken heeft evenwel al in 2006 besloten om geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook uit een brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Cliënt is van mening dat er dan ook voor wat betreft de externe bereikbaarheid van en naar Duitsland noodzakelijk is om een BPL variant door te rekenen zonder de B258n. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name in Aken, ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door hetgebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NÜ2, PMio en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af.Cliënt wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NÜ2, PMio en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd.□Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering□indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek is, binnen de kaders van de Wet geluidhinder, voor alle woningen in het onderzoeksgebied de heersende geluidsbelasting bepaald. □□Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De huidige situatie is in het luchtonderzoek niet in beeld gebracht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09182**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	m de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Cliënt wijst er in dat verband op diverse kernen in de regio Parkstad Limburg al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-R1 is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in diverse kernen in de regio Parkstad Limburg piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Cliënt is van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van cliënt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De woon- en leefomgeving in amstnrade zal ernstig worden aangetast vanwege de kap van eiken aan de Allee en de afsluiting van de Oudestraat.
Antwoord:	Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap rond Amstenrade te respecteren ligt de wordt de Buitenring in het tussengebied tussen Amstenrade en Hoensbroek circa 6 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Omdat ter hoogte van de Allee het maaiveld circa 2 meter lager ligt. Bedraagt de insnijding hier echter slechts 4 meter. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan worden hersteld door de aanplant van laanbomen. Voorts wordt de aansluiting van de Oudestraat hersteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01462-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt heeft ook ernstige bezwaren tegen de kap van eikenbomen langs de Allee om plaats te maken voor de rijbanen en de verhoging van de Allee met twee meter ter plaatse van de BPL vanwege het feit dat de BPL hier maar 4 meter verdiept wordt aangelegd. Bovengenoemde ontwikkelingen zullen ook leiden tot een dramatische verandering van het uitzicht van cliënt, hetgeen ook een waardedrukkend effect op zijn huis zal hebben.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01462-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09191

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de wijzigingen in de verkeersinfrastructuur ter plaatse zal cliënt ook geconfronteerd worden met het feit dat hij er nu langer over moet doen om naar het gezondheidscentrum of naar Hoensbroek te komen. Hij zal nu 3 kilometer verder moeten lopen om dit te bereiken en wel via de fietsers/voetgangersbrug die halverwege de Allee en de Hommerterweg is gesitueerd.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01463-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 09144

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Claeys Exxon Mobil S., Vestastraat 5 6468EX te Kerkrade Herveille Highlite P., Vestastraat 2 6468EX te Kerkrade Janssen Simrax BV L., Hopelerweg 250 6468XX te Kerkrade Willems Boston Scientific H., Vestastraat 6 6468EX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het tracé van de parallelweg over de Vestastraat naar de aansluiting Mensheggerweg is nadelig voor onze bedrijven. Door de verwachte drukte op de parallelweg zijn we bezorgd over de veiligheid bij de toegangen tot de bedrijfs- en parkeerterreinen. Het tracé vereist ook onteigening van delen van de bedrijfsterreinen. Door de kleinere ruimte op de laad- en losplaatsen en parkeerterreinen wordt ook hier de veiligheid negatief beïnvloed. De afgestane ruimte betekent ook een hinderpaal voor de mogelijke verdere ontplooiing van de□bedrijfsactiviteiten.□Ons inziens is een beter alternatief de parallelweg niet aan te sluiten aan de aansluiting Mensheggerweg met uitzondering van Simrax.□Tevens is de bereidheid aanwezig om een extra aansluiting te laten aanleggen aan de Mensheggerweg over het terrein van Boston Scientific die in geval van calamiteiten open gesteld kan worden voor de hulpdiensten.
Antwoord:	Naar aanleiding van de zienswijze van reclamanten en gevoerde gesprekken is gebleken dat de betrokken bedrijven en IBK van oordeel zijn dat de noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein op de aansluiting Mensheggerweg kan vervallen. Simrax krijgt echter een afzonderlijke aansluiting. In verband daarmee worden de grenzen van het Inpassingsplan dusdanig aangepast dat het gedeelte tussen de Hopelerweg en de Vestastraat geen onderdeel meer uitmaakt van het Inpassingplan Buitenring Parkstad Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **01464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast-Backbier M., Nutherweg 43 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij maken bezwaar tegen de nieuwe aansluiting ter hoogte van Schinnen tw .de nieuwe afrit□"Schinnen "wat toegang biedt tot de buitenring en naar industrie terrein de Horsel het is ons onduidelijk of deze weg geheel verdiept wordt aangelegd op de huidige oprit Schinnen en vluchtstrook, en wordt deze vluchtstrook dan nog verbreed? □wordt de bestaande beukenhaag verwijderd?□Dan de nieuw aan te leggen "weg naar Nuth "□deze staat gepland direct achter geluidsschermen ,volgens de berekeningen komen in de□toekomst hier 8000 verkeersbewegingen per dag !□Waarom hier geen geluidsvoorziening.?□Is deze weg alleen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, of ook voor fietsers.□hoc breed wordt deze weg.□De maximale snelheid op deze doorgaande weg?□Momenteel is onze achtertuin vrij gelegen zonder toegang door en voor derden, afgeschermd door landerijen en hekken.□Wij vrezen voor onze privacy in de toekomst, omdat wij ons prive-goed extra zullen moeten□beschermen omdat de nieuw weg achter onze tuin loopt.□Indien straks de huidige Nutherweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer naar Nuth,□verwachten wij dat het toch een sluiproute gaat worden richting plateau en heuvelland□via Grijzengrubben.□Momenteel is de Nutherweg een gewilde route "binnendoor"naar de MAKRO, hierdoor□hebben wij veel klanten in onze fruitwinkel, Bovendien komen veel van onze klanten uit Nuth, die straks de nieuwe weg niet meer zullen nemen naar onze winkel vanwege de slechte bereikbaarheid.Verder verwijzen wij u naar de bijlage van de koopovereenkomst dd. 13-01-1998 art. 13 verdere toelichting overbodig, afspraak is afspraak.□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De nieuwe afrit van de A76 start ter plaatse van de vluchtstrook van de A76 en zal langzaam gaan stijgen richting turboverkeersplein, zijnde de nieuwe aansluiting op de A76. De afrit wordt derhave niet verdiept aangelegd. Dit geldt ook voor de nieuwe parallelverbinding, bedoeld voor het lokale verkeer tussen Schinnen, Nuth en het nieuwe aansluitpunt op de A76.□□De beukenhaag is niet te handhaven vanwege de aanleg van de nieuwe afrit in combinatie met de nieuwe parallelweg en de geluidswerende voorziening.□□Op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg, dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, blijkt dat op de "nieuwe Nutherweg" (verbinding Schinnen/Nagelbeek - Nuth/De Horsel) ongeveer 8000 motorvoertuigen per etmaal verwacht mogen worden in de situatie 2025 met Buitenring Parkstad Limburg (BPL) inclusief nieuwe A76 aansluiting Nuth en met wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen. De geluidsafscherming, die het gevolg zijn van de gewijzigde toe- en afritten van de A76, zijn geprojecteerd langs de toe- en afritten bij Schinnen. Vanuit het oogpunt van geluid is het bij de afrit Schinnen niet noodzakelijk om ter hoogte van het scherm ook een maatregel te treffen langs de nieuwe parallelverbinding langs de afrit. De parallelweg ligt zodanig ver van de betreffende woning dat de geluidsbelasting 48dB of lager is, hetgeen gelijk of lagers is dan de voorkeursgrenswaarde voor de aanleg van een nieuwe weg. Er is wettelijk geen aanleiding om het geluidsscherm ter afscherming van de afrit A76te verplaatsen langs de Nutherweg.□□De nieuwe parallelweg langs de A76 is bedoeld voor het gemotoriseerd verkeer tussen Schinnen, Nuth en de nieuwe aansluiting op de A76. De ontwerpsnelheid bedraagt 60km/u. Door de aanleg van deze nieuwe weg wordt gegarandeerd dat de bestaande Nutherweg een rustige woonstraat blijft, met een rijsnelheid van 30 km/u, zonder doorgaand (vracht)verkeer. Het fietsverkeer blijft gebruik maken van de bestaande Nutherweg.□□Aangezien de route via de Vloedsgraaf voor verkeer tussen de nieuwe A76 aansluiting Nuth en Aalbeek/Hulsberg ons inziens niet voor de hand ligt, verwachten wij geen substantiële hoeveelheden sluipverkeer via de Vloedsgraaf ten gevolge van de □Buitenring inclusief aansluiting Nuth en het wegvallen van de A76 aansluiting Schinnen. □□Tussen de prive-eigendommen en de nieuwe parallelverbinding langs de nieuwe afrit ligt een gebied dat in de toekomst wordt ontwikkeld

als natuurgebied. Dit is ook als zodanig opgenomen in het inpassingsplan. Daarmee onstaat een bufferruimte die de privacy ten goede komt.In de bedoelde koopovereenkomst is in artikel 13 opgenomen dat "de koper (i.c. de gemeente Schinnen) al het mogelijke zal doen om de resterende gronden na reconstructie van de Nutherweg, welke anders ongebruikt zouden blijven liggen, bij verkoper (i.c. de heer Houtvast) in gebruik te geven, geheel voor eigen risico voor de verkoper. Verkoper mag geen fruitaanplant exploiteren op deze gronden en alleen gebruiken als akker of weiland." De bedoelde gronden zijn inmiddels eigendom van de Staat, niet van de gemeente Schinnen. Het betreft hier bovendien een inspanningsverplichting, indien de gronden "ongebruikt zouden blijven liggen". Dat is niet het geval, nu het inpassingsplan aan deze, en aan de aanpalende gronden, een nieuwe bestemming toekent, zijnde Natuur. Er wordt nieuw natuurgebied ontwikkelt voor de Das. Deze gronden worden dus in de toekomst functioneel gebruikt, waardoor geen sprake van "het ongebruikt laten liggen". Daarmee kan geen beroep worden gedaan op het gestelde in artikel 13.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01464-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast-Backbier M., Nutherweg 43 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Deze afspraak staat ook vermeld in de koopoverkeenkomst van de Gemeente Schinnen enStaat der Nederlanden dd. 18-12-2007 onder bedingen , art 2.
Antwoord:	De afspraken, die tussen betrokkene en de gemeente Schinnen (respectievelijk haar rechtsopvolgers) gelden, zullen worden gerespecteerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01466-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01467-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kampkes F.J.G., Oudestraat 1 6436AC te Amstenrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01468-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01469-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers O.M.W.L., Sportstraat 7 6466AW te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01471-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V. ., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01472-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vrouenraets J.H.M.V., John Erkensstraat 11 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. □□De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. □Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten.□De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. □□Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. □Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01473-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lehmann R., Annastrasse 2a 52062 te Aachen Schmitz J., Annastrasse 2a 52062 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StrafBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01474-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wehrens K., Lochnerstrasse 29 52064 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01475-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Muller O.M., Louis Baiselstrasse 25 52076 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausretchend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realtsiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Zoals hiervoor al aangegeven, ligt het geplande tracé van de Buitenring op korte afstand van de woning, het perceel van cliënt aan de rand van Kerkrade aan de Birgittagracht 6. Op ca. 100 meter vanaf de woning van cliënt is de Buitenring gepland. Vóór de woning van cliënt liggen nog enkele woningen, daarachter strekt het schitterende buitengebied zich uit. Dit gebied zal nu volgens het voorliggende ontwerpplan op zeer korte afstand achter het perceel van cliënt worden geconfronteerd door een autoweg met 2x2 rijstroken, de Buitenring, waar maximaal 100 km/u mag worden gereden. Deze inbreuk op het woon- en leefklimaat van cliënt is voor hem onaanvaardbaar.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt verliest de rust die nog in en om zijn woning aan orde is, hij vreest voor geluidsoverlast, stankoverlast en voor fijnstof als gevolg van de uitstoot van de auto`s en vrachtauto`s.□□Effecten verkeersemissies:□Het toekennen van waarde aan verkeersemissies binnen en buiten de bebouwde kom is□totaal ondoorzichtig. Hoe kan een totale toename in stikstofdioxide leiden tot een positief□financieel effect? Bovendien is het onderscheid in binnen en buiten de bebouwde kom niet□zinvol, aangezien in de woorden van de provincie Limburg er in Parkstad sprake is van een□aaneengesloten stedelijk gebied!□□Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van uitstoot schadelijke stoffen! Hierbij zij opgemerkt dat de concentraties met betrekking tot luchtkwaliteit zouden zijn uitgewerkt voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. In afwijking met het advies van de MER-commissie (dat overigens integraal door de provincie is overgenomen) zijn de gegevens van de oude situatie in geen enkel ter inzage liggend stuk opgenomen., waardoor vergelijking niet mogelijk is.□□Met betrekking tot de uitstoot van fijnstof zijn onlangs nieuwe normen vastgesteld (factor PM□2,5); Uit de gegevens naar aanleiding van het Inpassingsplan is niet duidelijk hoe hiermee bij□de berekening van betreffende uitstoot is rekening gehouden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. Het geactualiseerde luchtkwaliteitsonerzoek is uitgevoerd conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, waarbij terecht onderscheid is gemaakt tussen situaties binnen en situaties buiten de bebouwde kom. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt vreest voor een enorme waardedaling van zijn woning met perceel.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Er wordt in het ontwerpplan op geen enkele manier met deze belangen van cliënt rekening gehouden. Cliënt vindt dan ook dat er sprake is van een onacceptabele aantasting van zijn belangen. Cliënt maakt dan ook bezwaar tegen het voorliggende ontwerpplan; voorts is cliënt van mening dar er sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding en van een ondeugdelijke motivering van het ontwerpplan.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de

alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Wij stellen in dit verband vast dat de bewering dat niet alle onderzoeksresultaten bekend zijn niet nader door reclamant wordt onderbouwd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tegen die achtergrond heeft cliënt dan ook in 2008 een eerste zienswijze ingediend. De kern hiervan is als volgt samen te vatten:□er is te snel gekozen voor het huidige tracé, alternatieven zijn niet of nauwelijks onderzocht;□de inspraakmogelijkheden en informatie waren zeer gebrekkig;□door een verkeerde benadering ontstaan langs het tracé ernstige conflictsituaties met□betrekking tot leefbaarheid, aantasting van de natuur en van culturele verworvenheden (o.a.□Brunssumerheide, Cranenweyer, Crombacherbeekdal, Geleenbeekdal, Rode Beek,□Merkelbeek en de Treebeek);□geen rekening wordt gehouden met nieuwe infrastructurele voorzieningen zoals de nieuwe□weg van Born naar Jülich;□er is in het geheel geen behoefte aan de nieuwe Buitenring omdat de bestaande infrastructuur (o.a. autowegen) voldoende capaciteit hebben;□verbijsterend was dat metingen van CO2, uitlaatgassen en fijn stof rond de Hamstraat,□Grachterstraat, Agathagracht, Caeciliagracht, Birgittagracht berustten op aannames die□golden tot liefst 2025, dit zonder nadere onderbouwing;□de Hamstraat is in een recent verleden aangelegd om verkeersoverlast in de Drievogelstraat,□Industriestraat en verder richting Kerkrade structureel te verminderen c.q. te verbeteren. Als de plannen van de Buitenring worden gerealiseerd moet alle verkeer van de Gracht en de□Grachterstraat naar bijvoorbeeld Simpelveld, Heerlen, Kerkrade, Kerkrade-centrum,□Bleijerheide, Herzogenrath weer door die straten van Kerk rad e-West rijden met alle ellende□van dien;□in de plannen is geen c.q. onvoldoende rekening gehouden met eventuele voet- en□fietspaden: deze verdwijnen zelfs. Ook aan het openbaar vervoer wordt nauwelijks aandacht□besteed;□het is verbijsterend om te constateren dat men blijft vasthouden aan het idee om een□autoweg aan te leggen op een plaats waar de minste ruimte hiervoor aanwezig is, en de□meeste overlast wordt bezorgd na realisering terwijl de bewoners ter plaatse daar nu juist van "verlost" waren;□de gevolgen voor de omwonenden worden "onder tafel geveegd": waardevermindering van□hun woningen, slechte bereikbaarheid van (openbare en winkel-)voorzieningen met alle□gevolgen van dien: een versnelde vergrijzing, jongeren trekken weg en daardoor ontstaat□verdere verpaupering;□het in zijn algemeenheid in aanzienlijke mate verslechteren van de leefbaarheid van de□woonwijk van cliënt in zijn algemeenheid en van zijn woning in het bijzonder.□□Tot zover de kern van de zienswijze die cliënt in 2008 tegen de plannen heeft ingediend. Deze□persoonlijke bezwaren - die helaas nog altijd van kracht zijn wanneer de nu ter inzage liggende plannen worden bekeken - lopen over in en hebben te maken met een aantal algemene opmerkingen.
Antwoord:	De opmerkingen van in de in 2008 ingediende zienswijzen op het toenmalige ontwerp van de Buitenring zijn door de Provincie bekeken en meegenomen bij de latere studies. □ Specifiek :□- Alternatieven zijn in de MER fase getoetst op haalbaarheid, kosten en overlast voor mens en milieu. Compenserende en mitigrende maatregeln zijn genomen daar waar noig.□- De afgelopen periode zijn diverse inspraak- en informatie avonden geweest waarbij de omwonenden de ontwerpen werden getoond.□- Er zijn beschouwingen ten aanzien van aantasting van natuur en ecologie uitgevoerd en daar waar nodig zijn compenserende en mitigerende maatregelen bedacht en kortgesloten met partijen.□- Het verdere ontwerp voldoet verder aan alle wet- en regelgeving. Door instanties is hier op getoetst.□- Voet- en fietspaden alsmede ontsluitingen van percelen zijn meegenomen in het verdere ontwerp van de Buitenring.□- Verkeersstudies hebben aangetoond dat de verkeerssituatie op en rond de Buitenring nergens toelaatbare waarden overschrijdt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak van de geplande Buitenring, zoals de provincie dat aangeeft en motiveert, worden door cliënt bestreden. Cliënt is van mening dat met betrekking tot de bereikbaarheid bestaande problemen worden overdreven en/of in stand gehouden en/of in de hand gewerkt. Deze problemen worden door de aanleg van de Buitenring niet of maar zeer ten dele opgelost, terwijl door de aanleg van de Buitenring nieuwe problemen ontstaan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de verkeersrapporten is heel veel aan te merken. Door de provincie is altijd heel schimmig gedaan over de inputgegevens voor de verkeersmodellen. Het is onduidelijk of daadwerkelijk met de meest geactualiseerde cijfers inzake demografie is gerekend. De reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn de reistijdwinsten in de regel minimaal.□Bovendien bestaat er grote twijfel over de gekozen routes die voor de berekening van reistijdwinst zijn gehanteerd.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. □□Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg

rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □□De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven.□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Overduidelijk is dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing biedt die vanuit de doelstelling mag worden verwacht. De tabellen in de verkeersrapporten laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten worden niet opgelost; 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan.
Antwoord:	In het rapport “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 diverse knelpunten genoemd die als verkeersknelpunten naar voren kwamen in interviews met gemeenten (DHV, Interviewverslagen gemeenten en wegbeheerders, Plan van Aanpak monitoring Buitenring Parkstad Limburg, november 2008). De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Deze lijst is indicatief, niet uitputtend. De reistijdenanalyse (tabel 3.4) in het rapport laat zien dat de Buitenring per saldo resulteert in een afname van reistijden voor verkeer in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het inpassingsplan zijn een impuls aan de economie en een impuls aan toerisme/recreatie als de twee hoofddoelstellingen van het Buitenringproject geformuleerd. Voor beide doelstellingen zijn de huidige plannen echter geen doeltreffend antwoord gebleken, in tegenstelling tot wat de provincie beweert. Daar waar er voor Brunssum alleen al 4000 nieuwe banen op de oostflank in het vooruitzicht waren gesteld, en een opbloei van Kerkrade werd voorspeld met high-tech centra van internationale allure, blijkt uit het rapport van Ecorys dat de economische impuls, uitgedrukt in meer werkgelegenheid, maximaal 180 banen betreft voor heel Parkstad. Daarnaast zullen ook banen verdwijnen in het MKB. Ook voor wat betreft de impuls aan het toerisme en recreatie als gevolg van de Buitenring zijn de effecten volgens voornoemd rapport van Ecorys (zeer) beperkt van omvang, en moeten deze effecten niet worden overschat.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt vindt onder andere de demografische ontwikkelingen in het gebied waar de Buitenring is gepland, te weten Parkstad Limburg, van dien aard dat er sprake zal zijn van een aanzienlijke afname en vergrijzing van het aantal inwoners en dus ook van een aanzienlijke afname van het aantal verkeersbewegingen in de totale regio, dus ook bij cliënt in de buurt. De vergrijzing is in deze wellicht nog belangrijker dan de krimp, waardoor er niet alleen sprake zal zijn van afname van verkeersbewegingen, maar vooral van andere verkeersbewegingen (meer sociaal-recreatief verkeer op andere tijdstippen en minder zakelijk en woon-werkverkeer). Cijfers over demografische ontwikkelingen zijn niet actueel, bij nieuwe cijfers blijken oude cijfers iedere keer weer te optimistisch; bevolkingskrimp gaat door, ook na 2025.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie motiveert haar ontwerpplan voorts met een betere ontsluiting van de in de regio aanwezige industrie-/bedrijventerreinen en toeristische attracties. Ook dit argument is onvoldoende zorgvuldig onderbouwd en dus ontbeert het ontwerpplan ook op dit punt een deugdelijke motivering. Rijdend over de toekomstige Buitenring vanaf de A76 bij Nuth wordt het eerste industrieterrein of de eerste toeristische attractie van enige betekenis pas bereikt na ca. 10 km, ten oosten van Brunssum. Voor het ontsluiten van de betreffende industrieterreinen en toeristische attracties van deze regio zijn er andere en betere alternatieven.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voortschrijdend inzicht met betrekking tot dit verminderd verkeersaanbod als gevolg van minder inwoners enerzijds en wellicht geen of minder behoefte aan ontsluiting van industrieterreinen en toeristische attracties anderzijds, moet volgens cliënt aanleiding zijn om een allesomvattende en volledige kosten/batenanalyse (zie ook onder b.) te maken, die uitgaat van nieuwe prognoses gebaseerd op de meest recente gegevens en inzichten. Zo veel gemeenschapsgeld als voorzien (maar ook onvoorzien) uitgeven aan een project waarvan nut en noodzaak onvoldoende duidelijk en toekomstbestendig zijn, en waarbij het milieu en de leefbaarheid van de inwoners van een groot gedeelte van Parkstad zo veel geweld wordt aangedaan, lijkt cliënt maatschappelijk volstrekt onverantwoord. Cliënt betwijfelt, terecht, dan ook zeer dat met de realisatie van de gehele Buitenring volgens tracé keuze en ontwerpplan, de economische positie van Parkstad wordt verbeterd. Volgens cliënt is de aanleg van de Buitenring inmiddels een doel op zich geworden, en lijkt het indienen van een zienswijze een op voorhand zinloze missie. Cliënt betwijfelt zeer dat de voorgestelde verbetering van de leefbaarheid in Parkstad worden gehaald. Nut en noodzaak worden door cliënt zeer betwijfeld. Cliënt vindt dat het aan de provincie is om nut en noodzaak duidelijk en objectief aan te tonen, dat is met het ontwerpplan volgens cliënt in ieder geval niet gelukt. Het ontwerpplan kan en mag dan ook niet door u worden vastgesteld.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklarenVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Door de MKBA op het allerlaatste moment aan het Inpassingsplan toe te voegen heeft een zorgvuldige afweging en deugdelijke besluitvorming over de Buitenring door zowel Provinciale Staten als door betrokken Gemeenten niet kunnen plaats vinden. Er is hier dan ook sprake van een ernstige tekortkoming als het gaat om een zorgvuldige voorbereiding.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rendement van de Buitenring is door ECORYS berekend op factor 1,1. De provincie rekent zich ten onrechte rijk met een rendement groter dan één. Een rendement van 1,1 is echter minimaal. Bovendien is er sprake van ondeugdelijke berekening: er is sprake van feitelijke onderschatting van kosten en van overschatting van opbrengsten. Bovendien vallen kosten bij grootschalige projecten altijd hoger uit (vgl. HSL-lijn, Betuwelijn, Noord-Zuidlijn) en vallen verwachte voordelen meestal tegen.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Om de financiering van de Buitenring rond te krijgen is door de provincie bij de gemeenten aangedrongen om de benodigde gronden "om niet" ter beschikking te stellen; overigens is nog niet duidelijk of alle betrokken gemeenten hiermee hebben ingestemd;
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De inbreng van de gronden door de gemeenten om niet is vastgelegd in de bestuurlijke overeenkomsten die met de betrokken gemeenten zijn gesloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De niet opgeloste knelpunten zullen separaat moeten worden opgelost; hiermee is geen rekening gehouden in de MKBA; ook met de noodzakelijke uitbreiding van de N274 als gevolg van toename van verkeer door de Buitenring is geen rekening gehouden.
Antwoord:	In de MKBA is rekening gehouden met noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Over de reistijdwinst in uren zie "Toetsing op doelbereik". Bij de berekening van reistijdwinst in geld is aan woon-werkverkeer een prijs van 10,75 en aan sociaal-recreatief verkeer een prijs van 7,25 euro toegekend. Door aan reistijdwinst met betrekking tot sociaal-recreatief verkeer en woon-werkverkeer deze "onzinnige" waarden toe te kennen, wordt het rendement van de Buitenring voor 30 resp. 10 % bepaald. Opmerkelijk hierbij is dat door Ecorys de effecten op de toeristisch-recreactieve sector als zeer beperkt van omvang worden aangeduid, en dat deze effecten niet moeten worden overschat! Hoe kan hier dan een positieve bijdrage van 113 miljoen euro aan worden toegekend, zijnde 30% van het totale resultaat?
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft ECORYS een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift om in MKBA's alle reistijdveranderingen te waarderen. Het klopt inderdaad dat reistijdwinsten de belangrijkste baten van de Buitenring. Dit is vergelijkbaar met andere infrastructuurprojecten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09310**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Om aan reisbetrouwbaarheidseffecten een waarde toe te kennen is al net zo onzinnig als de discussie over het fenomeen reisbetrouwbaarheid en robuustheidseffecten. Bovendien geldt ook hier de onevenredig hoge waardering voor sociaal-recreatief verkeer en woonwerkverkeer.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorschrift in MKBA's om effecten op reisbetrouwbaarheid en robuustheid te waarderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het zal duidelijk zijn dat het niet eenvoudig is om de mate van onderschatting van kosten en de overschatting van opbrengsten te kwantificeren. Het zal echter ook duidelijk zijn dat het totale effect op het resultaat van de MKBA vele tientallen miljoenen Euro`s zal bedragen. Een voorzichtige schatting van het totale effect leidt tot een noodzakelijke correctie op het resultaat van de MKBA van tussen de 100 en 300 miljoen Euro.
Antwoord:	Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verbetering van de aansluiting van de A76 was ook zonder Buitenring noodzakelijk. Deze verbetering wordt nu op een oneigenlijke manier gekoppeld aan de aanleg van de Buitenring. De berekening van het rendement van de Buitenring wordt hierdoor echter verstoord door de positieve bijdrage hieraan door het rendement van de aansluiting van de A76.
Antwoord:	De provincie ziet de aansluiting Nuth als een integraal en onlosmakelijk onderdeel van de Buitenring. Met het oog hierop is geen aparte MKBA voor de aansluiting Nuth opgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Hetzelfde geldt voor de koppeling van de Buitenring met de aanleg van de B258n. Het doorgaan van deze B258n is echter zeer twijfelachtig. Het Stadsbestuur van Aken is immers tegen de aanleg van de B258n. Ook hier geldt dat koppeling met B258n de rendementsberekening van de Buitenring ten onrechte positief beïnvloedt.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het POL2001 (provinciaal Omgevingsplan Limburg) is de corridor voor de aan te leggen Buitenring vastgelegd. Zoals de MER-commissie is haar advies heeft gemeld, betreft deze corridor echter geen CBB (concrete beleidsbeslissing). Dit advies, als onderdeel van de totale MER-adviezen integraal overgenomen door de provincie, had als doel om te bezien of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zouden zijn. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking worden gezien voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. De provincie heeft in strijd hiermee echter geweigerd om een mogelijk alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Reeds eerder, in juni 2008, heeft cliënt aan Gedeputeerde Staten kenbaar gemaakt dat er een of meer goede alternatieve tracés zijn, die niet alleen voor cliënt maar ook voor heel veel andere omwonenden van het geplande tracé tot geen of minder aantasting van hun woon- en leefklimaat zullen leiden. Het eerste alternatief van cliënt is om als onderdeel van de zgn. O + variant te kiezen voor de zgn. Born-variant. In deze variant kan het tracé van de Buitenring vanaf Nuth tot aan Brunssum-Haefland komen te vervallen. Cliënt stelt voor in plaats hiervan te kiezen voor de N297/B56n vanaf de A2 bij Born tot aan de N274 en vervolgens de N274 te volgen tot aan het beoogde tracé van de Buitenring ter hoogte van Haefland/Brunssum. Via deze route, via dit alternatief is er sprake van een veel betere en vooral snellere aansluiting en ontsluiting van de regio Parkstad naar het westen en noorden toe. Via deze route is bovendien een snelle verbinding tussen Parkstad en het Ruhrgebied mogelijk. Hiermee vervalt de noodzaak om het tracé volgens ontwerpplan van Nuth naar Brussum aan te leggen. Vanuit Sittard is de N276 een goed alternatief voor de ontsluiting en aansluiting vanuit die richting naar Parkstad toe. Door dat deel van het tracé vanaf Nuth naar Brunssum te laten vervallen, zou voorts een fikse kostenbesparing kunnen worden gerealiseerd. Hierdoor kan ook de kosten/batenanalyse van de Buitenring (zie ook b.) gunstiger uitvallen.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In het verlengde van dit alternatief stelt cliënt nog een verlenging voor van de N276 tot de Rimburgerweg, hierdoor zal ook het Bodemplein in Brunssum worden ontlast, omdat verkeer van de Emmaweg richting Brunssum zuid-oost en/of Landgraaf kan kiezen voor de verlengde N276. Cliënt verwijst voor een beter inzicht in zijn voorgestelde alternatieven naar bijgaande kaart (zie bijlage 1).□Deze alternatieven gecombineerd ook met een duidelijke en vroegtijdige bewegwijzering op de A2 moeten een betere en snellere ontsluiting en aansluiting richting Parkstad opleveren.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ervan uitgaande dat de corridor zoals door de provincie opgenomen in het POL2001 nog geen rechtsgeldigheid heeft, en het feit dat er door de provincie nog geen serieus onderzoek is gedaan naar een alternatief, gebaseerd op het bestaande wegennet, dringt cliënt er bij de provincie op aan om een vergelijkend onderzoek te doen naar de Born-variant als alternatief voor de Buitenring. Door het laten vervallen van het tracégedeelte van Nuth tot Brunssum/Haefland vervalt het wellicht meest problematische gedeelte van de Buitenring. Een voorzichtige schatting levert bovendien een besparing op van 30%.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. in aanvulling daarop geldt dat de verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa i veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09334**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aantasting woon- en leefklimaat omwonende tracé Buitenring In een publieke uitspraak van toenmalig minister van VROM, mevrouw Kramer, is gesteld dat er in Nederland geen nieuwe autowegen zullen worden aangelegd op minder dan 200 meter van bewoonde gebieden. De aanleg van de Buitenring door en langs stedelijk gebied op vaak minder dan 100 meter van de bebouwing is in schrille tegenspraak met deze beleidsuitspraak van de Rijksoverheid. het woon- en leefklimaat van zeer veel mensen in Vaesrade, Amstenrade, Hoensbroek, Brunssum en Merkelbeek blijft behouden. Er ontstaat geen overlast als gevolg van geluid, stank, fijnstof en beperking van uitzicht. Het behouden blijven van het bestaand woongenot leidt ongetwijfeld tot een beter algeheel psychisch en lichamelijk welbevinden van ook cliënt en zijn echtgenote.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de conclusies van het Luchtkwaliteitsonderzoek, hoofdstuk 5 (deelrapport 10B); en de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). De door reclamant genoemde stelling van voormalig Minister Cramer (VROM) is niet in wet- en regelgeving dan wel anderszins vastgelegd en kan derhalve niet als toetsingskader dienen. Indien reclamant van mening is dat desondanks er toch een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal zijn als gevolg van het Inpassingsplan, kan hij op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming van de schade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring zal cliënt geconfronteerd worden met een substantiële toename van geluidshinder. De geluidsbelasting voor de woning van cliënt blijft als gevolg van de aanleg van de Buitenring weliswaar binnen de door de wet Geluidshinder gestelde maximale norm, maar de leefbaarheid in en om zijn woning zal danig afnemen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden:□□belangrijke natuurgebieden, en daarmee recreatiegebieden, kunnen onaangetast en behouden bijven. Cliënt noemt het Geleenbeekdal (Kathagerbroek) en de Brunssummerheide die als Natura 2000-gebied een beschermd natuurgebied zijn. Ook de hoge landschappelijke waarde ten westen en noorden van Brunssum blijft behouden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De onder punt b. omschreven alternatieven zorgen er ook voor dat de aantasting van het woon- en leefklimaat van de omwonenden van het tracé Buitenring en de natuurwaarden aanzienlijk minder zal worden:□□met name ten westen van Brunssum kunnen belangrijke agrarische gebieden in stand blijven. Bij het eerste alternatief blijft het Landgoed bij het Kasteel Amstenrade geheel onaangeroerd.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ Bij de aanleg van de Buitenring kan niet voorkomen worden dat de huidige bestemmingen in het trace vervallen. Ten westen van Brunsum is ervoor gekozen de Buitenring zo dicht mogelijk langs de bebouwingsgrens te leggen om de impact op het landgoed en de agrarische gronden zo veel mogelijk te beperkt. □Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 6 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. □De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □ De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan worden hersteld door de aanplant van laanbomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Aantasting natuurwaarden Door de aanleg van de Buitenring worden belangrijke natuurgebieden aangetast cq. onherstelbaar vernietigd. Dit betreffen Natura 2000 gebieden en EHS gebieden. Dit zijn voor de inwoners van Parkstad en dus ook voor cliënt, belangrijke recreatiegebieden. Omdat de ter inzage liggende stukken voor wat betreft natuuronderzoek nog niet compleet zijn, ontneemt u burgers en maatschappelijke organisaties de mogelijkheid van inspraak.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bovendien ontzegt u Provinciale Staten de mogelijkheid tot een weloverwogen besluit omdat niet alle zienswijzen ten aanzien van dit onderwerp kunnen worden meegewogen. Door cliënt is bij de ingezonden zienswijze d.d. 2008, aangegeven dat de Ladder van Verdaas en de zgn. ADC-toets met betrekking tot Natura 2000 en EHS-gebieden niet juist zijn gehanteerd. Voor deze gebieden geldt het nee-tenzij-principe. Omdat er, zoals aangegeven onder b, wel degelijk alternatieven zijn voor het tracé volgens het Inpassingsplan, zou dit tracé conform dit principe helemaal niet voor een inpassingsplan in aanmerking moeten komen. In deze gevallen gaat het niet aan om als mitigerende maatregel voor te stellen op betreffende plaatsen de middenberm te laten vervallen om zodoende "natuur te beschermen". Vanwege de desastreuze ingreep in belangrijke natuurgebieden, welke gelden als belangrijke recreatiegebieden voor de bewoners van Parkstad, verzoek ik u het onderhavige inpassingsplan niet goed te keuren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch

netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief
natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt
algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde
werkprotocollen.Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen
en enkele grote faunatunnels.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een bestuursorgaan moet eerlijk en open spel spelen als het bezig is met de voorbereiding van een besluit. Het dient een open en onbevooroordeelde houding aan te nemen.□• De provincie onderkent, en schrijft dit ook met zo veel woorden, dat het inpassingsplan nog niet klaar is, dat veel elementen nog ontbreken zoals de ontwerpen van op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken. De rest zal klaar zijn als PS een besluit nemen op 8 oktober. Jammer alleen dat de termijn van bezwaar op 28 juli sluit!□• In een vroeg stadium is door belangenorganisaties bij de provincie aangedrongen op een□kosten/baten analyse. Pas gelijk met het inpassingsplan is een rapport hierover beschikbaar. Niet verwonderlijk als je naar de uitkomsten hiervan kijkt. Door het zomerreces van Provinciale Staten en Gemeenteraden is een maatschappelijk debat in Parkstad hierover niet meer mogelijk voordat het inpassingsplan op 8 oktober wellicht als hamerstuk wordt vastgesteld.□• Geconstateerd wordt dat de provincie bewust het voorbereidingsproces Buitenring Parkstad naar haar hand heeft gezet, gemeenten zoveel mogelijk buiten spel heeft gezet, en de burgers heeft bedonderd, aldus cliënt.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01476-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De provincie heeft lange tijd verzuimd een deugdelijke motivering voor de realisering van de Buitenring te leveren. Burgers, maar vooral gemeenten zijn hierdoor niet in staat geweest eendeugdelijke afweging te maken bij hun besluitvorming met betrekking tot de Buitenring. Eerst lang nadat gemeenten hun bevoegdheden met betrekking tot de Buitenring aan de Provincie hadden overgedragen is een - zij het dubieuze- Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse beschikbaar gekomen. De aanvankelijke weigering door de verantwoordelijke Gedeputeerde om te komen tot een MKBA kon niet worden gemotiveerd als zou hier redelijkerwijs geen behoefte aan bestaan. Door zijn aanvankelijke weigering heeft de Gedeputeerde echter niet aan zijn motiveringsplicht voldaan en het besluitvormingsproces hiermee op ongeoorloofde wijze beïnvloed.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01476-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09361

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen , Postbus 10100 5000JC te Tilburg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ook vraag ik u op grond van artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht om de door de Stichting Achmea Rechtsbijstand gemaakte kosten voor rechtsbijstand te vergoeden. Deze kosten zijn gemaakt in verband met de indiening en behandeling van deze zienswijze.
Antwoord:	Artikel 7:15 van de Algemene wet bestuursrecht heeft geen betrekking op zienswijzenprocedure zodat de gemaakte kosten niet voor vergoeding in aanmerking komen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast). Bijlage 1:De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:Geluidsbeperkingo dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;o zoab op de Schanserweg;o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zittenveroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.Emissie beperkingo maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:1.bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,2.overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.3.ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.De provincie

Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09295**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden. □
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01477-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Broers P., Knieberglaan 11 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden. □
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09306**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01478-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Willems M., Schanserweg 46 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09319**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Met name het feit dat de huidige bedrijfslocatie grenst aan een Natura 2000-gebied vormt een belemmering voor een uitbreiding op de bestaande locatie. De Naanhof heeft daarom het plan opgevat haar herpositionering voor de onderdelen detailhandelsactiviteiten, parkeren, horeca met buitenterras en recreatie te concretiseren in de lus bij de afrit van de buitenring. Zij heeft daar een aanmerkelijke eigendomspositie. Uit ruimtelijk ordeningsoogpunt is de gedeeltelijke□concentratie van de bedrijfsvoering op die locatie eveneens wenselijk omdat dat gebied toch al wordt opgeofferd voor een infrastructurele bestemming. Door deze gedeeltelijke verplaatsing wordt ook het nabijgelegen Natura-2000 gebied ontlast. Zo is het de bedoeling dat de voormalige werktuigenstal, het gebouw dat het dichtst bij het Natura-2000 gebied ligt, wordt gesloopt.
Antwoord:	De Naanhof wenst een herpositionering van haar gebouwen en parkeervoorzieningen, onder andere gebruik makend van de lus in de nieuwe aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de Schuureikenweg. De wens is om de oppervlakte van de lus te vergroten, door de aftakking van de aansluiting naar de Naanhofsweg in noord-oostelijke richting op te schuiven. □Tot slot wil de Naanhof extra bedrijfsactiviteiten toevoegen, zijnde horeca en een tankstation. Dat laatste in het kader van de wens van de Provincie dat aan de Buitenring tankstations gerealiseerd dienen te worden. De bestemming van de huidige carréboerderij, kantoor en wonen, zou heroverwogen kunnen worden.□Het tracé van de verbindingsweg van de aansluiting Schuureikerweg naar de Naanhofsweg is in het inpassingsplan zodanig gekozen dat maximaal rekening is gehouden met de hoogteverschillen in het gebied, ontwerprichtlijnen voor wegontwerp, de helling en profiel van de Naanhofsweg en de insnijding in het landschap, zodat een veilige en goede aansluiting ontstaat op de sterk oplopende Naanhofsweg. Het opschuiven van de verbindingsweg in noord-oostelijke richting zou betekenen dat een grote insnijding ontstaat in de helling, waardoor ingrijpende technische maatregelen noodzakelijk zijn om de hoogteverschillen te kunnen opvangen, met nadelige effecten voor de afwatering. Tevens zou het lengteprofiel van de Naanhofsweg in dat geval moeten worden aangepast. De Naanhofsweg zou dan over een grotere lengte moeten worden opgetild.□Een herpositionering van gebouwen, parkeervoorzieningen en toevoeging van andere functies ten behoeve van de Naanhof wordt niet geregeld in het inpassingsplan voor de Buitenring, maar dient te gebeuren in een afzonderlijk bestemmingsplan waartoe de gemeenten Nuth en Heerlen bevoegd zijn. De vraag of de binnenruimte van de lus gebruikt kan worden voor bedrijfsdoeleinden voor de Naanhof, dient daarbij te worden overeengekomen met de gemeente Heerlen. Voor de plannen met de huidige locatie is gemeente Nuth bevoegd gezag. Daar waar provinciale belangen in het geding zijn, dient overleg te worden gepleegd met de provincie Limburg. In de overleggen die de afgelopen maanden met de Naanhof, gemeente Nuth, Heerlen en Provincie hebben plaatsgevonden, is dit al enkele malen naar voren gebracht. De provincie maakt in het kader van het inpassingsplan de eventuele bedrijfsmatige invulling van de lus door de Naanhof niet onmogelijk, door de bestemming AW - zoals opgenomen in het ontwerp inpassingsplan - hier niet meer van toepassing te verklaren. Bij de eventuele herinrichting van dit terrein, stelt de provincie nadrukkelijk de voorwaarde dat ter plaatse een bomenlaan langs de Naanhofsweg moet worden opgericht ter geleiding van de vleermuisroute, in het verlengde van de te realiseren faunaverbinding voor vleermuizen over de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze voor wat betreft de herziening van de bestemming in de lus gegrond te verklaren en voor het overige op dit onderdeel niet.□□□□

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09337**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bestemming van de monumentale carréboerderij zou in overleg met provincie en de gemeenten Nuth en Heerlen heroverwogen moeten worden. De huidige bestemming van de carréboerderij is kantoor en wonen. Die bestemming zou gecontinueerd dienen te worden met als toevoeging horeca. Die horecabestemming zal nader ingevuld kunnen worden waarbij wordt gedacht aan de mogelijkheid om culinaire workshops te kunnen verzorgen.□Overigens dient in het kader van de vigerende woonbestemming van de carréboerderij□in elk geval nog de mogelijke geluidhinder, veroorzaakt door het verkeer op de buitenring, in kaart gebracht te worden. Tot nog toe is dat - ten onrechte - niet gebeurd.□In dat licht is het niet goed begrijpelijk dat de huidige locatie van de Naanhof niet ook in het Inrichtingsplan is meegenomen. Daarvoor wordt bij deze alsnog gepleit. Nota bene wordt een essentieel deel van de eigendommen van de Naanhof wel in het inrichtingsplan bestemd, namelijk de entree en manoeuvreerruimte van de groothandel Horeca-K Daardoor verdwijnt de laad- en losmogelijkheid bij de groothandel. Het vervallen van dat deel van het bedrijfsterrein van de Naanhof is in elk geval niet acceptabel.□De ter plaatse nu nog aanwezige parkeerproblematiek zowel met betrekking tot de groothandel als met betrekking tot de detailhandel kan bij uitvoering van de plannen van de Naanhof eveneens opgelost worden. Zoals de plannen met betrekking tot de buitenring er nu uitzien vervallen circa 50 parkeerplaatsen. Die dienen elders terug te komen. Nu moeten consumenten met een volle winkelwagen de Naanhofsweg oversteken. Op drukke dagen is de infra rond de inrichting ook niet toereikend. In dat kader dient daarom ook aandacht te worden besteed aan de te beperkte capaciteit van de Naanhofsweg richting Vaesrade.□Door de komst van de buitenring met de uitgebreide infrastructurele voorzieningen wordt het sfeerbeeld, de verschijningsvorm en de verkoopfilosofie "de versboerderij Naanhof in het landschap" nadrukkelijk verstoord. In het deelrapport II, tweede aanvulling MER op pagina 30, wordt gesproken over de cultureel historisch waardevolle boerderij aan de Naanhofsweg.
Antwoord:	□□ □ In het akoestisch onderzoek Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai van 4 juni 2010 is de Naanhofsweg 3 als ontvangerpunt meegenomen. De carréboerderij maakt tevens onderdeel uit van dit ontvangerpunt. In het akoestisch onderzoek is de locatie weergegeven op een overzichtskaart. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidbelasting met de komst van de Buitenring onder de voorkeursgrenswaarde blijft en geen hogere grenswaarde wordt aangevraagd□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□Gepleit wordt de huidige locatie van de Naanhof tevens mee te nemen in het inpassingsplan.□Een herpositionering van gebouwen, parkeervoorzieningen en toevoeging van andere functies ten behoeve van de Naanhof wordt niet geregeld in het inpassingsplan voor de Buitenring, maar dient te gebeuren in een afzonderlijk bestemmingsplan waartoe de gemeente Nuth en Heerlen bevoegd zijn. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□Een gedeelte van het huidige Naanhofterrein zou wel zijn meegenomen in het inpassingsplan, het andere deel niet. Het is niet acceptabel dat een gedeelte van het bedrijfsterrein zal verdwijnen door de Buitenring. Ook zouden circa 50 parkeerplaatsen gaan verdwijnen.□De begrenzing van het inpassingsplan ter plaatse van het Horeca+-gedeelte zal zodanig worden teruggetrokken, dat de plangrens van het inpassingsplan alleen de ruimte aangeeft die benodigd is voor de aanleg van de Buitenring en de steile wandconstructie. Daarmee blijft het voorterrein van het Horeca+-gedeelte nagenoeg onaangetast. Er dient enkel ter hoogte van de kruising een klein gedeelte van het perceel te worden aangekocht.□Doordat in het vast te stellen inpassingsplan voor de Buitenring in de lus geen bestemming AW meer wordt opgenomen, blijft de vigerende bestemming van kracht en kan het parkeren ter plaatse worden gecontinueerd. Daarbij wordt ook de breedte en lengte van de faunapassage voor vleermuizen aangepast (aanduidingsvlak sn-fp)□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09340**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ook wordt gevreesd voor afname van zogenaamde impulskopers. Er dient daarom alles aan te worden gedaan om het bestaande beeld zoveel mogelijk intact te laten c.q. te herstellen. Oplossing dient te zijn, zoals boven aangegeven, dat de infrastructuur compacter wordt aangelegd, door de op- en afrit dichter bij de buitenring te leggen. En, de aansluiting van de afrit op de Naanhofsweg zou veel noord-oostelijker gesitueerd kunnen worden om verkeershinder te voorkomen. Dat heeft als bijkomend voordeel dat de ruimte binnen de zogenaamde lus groter wordt en in die lus een deel van de bedrijfsvoering van de Naanhof, detailhandel c.s. kan worden gerealiseerd. Als voorbeeld wordt verwezen naar de rotonde die het dichtst bij de buitenring ligt. Ook een goede bewegwijzering en een ruime mogelijkheid om bedrijfsreclame te voeren dienen onderdeel van dat plan te zijn.
Antwoord:	Indien de Naanhof zelf plannen heeft tot een herpositionering van gebouwen en functies op de huidige locatie, denkt aan de toevoeging van een tankstation en/of wil uitbreiden in de lus van de aansluiting, dan is de Naanhof zelf voornemens om het sfeerbeeld, verschijningsvorm en verkoopfilosofie aan te passen. De komst van de Buitenring zorgt voor meer verkeer langs de Naanhof, ligt de Naanhof beter in het zicht dan in de huidige situatie en is de bereikbaarheid van het bedrijf gegarandeerd met de nieuwe aansluiting Schuureikerweg. Het is niet de verwachting dat daarmee een afname van impulsaankopers optreedt. Voor de opmerking ten aanzien van de ligging van de op- en afritten en verbindingswegen, wordt verwezen naar het antwoord op het eerste deel van de zienswijze. Ook een goede bewegwijzering en een ruime mogelijkheid om bedrijfsreclame te voeren dienen onderdeel van dat plan te zijn. Een eventuele bewegwijzering wordt niet geregeld in een m.e.r.-procedure, noch in een inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09344**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Naanhof spreekt de bereidheid uit, onder nader overeen te komen voorwaarden, (gedeelten) van haar gronden aan de provincie te verkopen. Deze gronden kunnen dan onderdeel vormen van het totale pakket of ingezet worden voor groencompensatie. Naanhof ziet naast de realisatie van opstallen grote mogelijkheden om gronden in te zetten voor behoud van het typisch Limburgse heuvelland en/of biologische extensieve landbouw door middel van begrazing door runderen, schapen en pluimvee.
Antwoord:	Het lopende overleg met de Naanhof inzake grondverwerving wordt gecontinueerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09347**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Aandacht dient te worden besteed aan de waterhuishouding. In geval van hevige regenval wordt nu het overtollige hemelwater opgevangen in een natuurlijk bekken ten oosten van de Naanhofsweg. Die voorziening zal verdwijnen. Er zal dus een vervangende voorziening moeten komen.
Antwoord:	De oostelijke helling van het Geleenbeekdal is van belang voor de voeding van de Kathagenbeemden. In de huidige situatie is hier ook een droogdal aanwezig. Om de voeding van de Kathagenbeemden en het Geleenbeekdal in stand te houden en zelfs te verbeteren zijn een aantal specifieke maatregelen voorzien die zijn uitgewerkt in het afwateringsplan (deelrapport 6b). De ligging van de bestaande droogdalen is gebaseerd op bestaande beleidsplannen van de provincie Limburg en het waterschap Roer en Overmaas. Om de voeding van de droogdalen te bepalen is gebruik gemaakt van bestaande hoogtekaarten. Door de hydroloog van het waterschap is aangegeven welk deel van het regenwater afstroomt via de helling en welk deel infiltreert. De BPL is deels geprojecteerd nabij het droogdal. Om overlast te voorkomen en de infiltratie minimaal gelijk te houden zijn de volgende specifieke maatregelen voorzien:- Aan weerszijden van de BPL zijn bergingssloten voorzien van 8,0 m breed langs de gehele helling. Deze sloten zijn tweemaal zo breed als de bestaande sloten. In deze sloten is voldoende berging aanwezig om het water van het volledige voedingsgebied van het droogdal op te vangen gedurende een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Hierdoor is meer berging aanwezig dan in de huidige situatie. Om ervoor te zorgen dat het water infiltreert in de bodem en niet grotendeels afstroomt naar de Geleenbeek, worden om de 20 tot 50 meter stuwschotten geplaatst. Deze houden het water vast. Alleen bij zeer extreme buien (> 10 jaar), vindt een vertraagde lediging plaats richting de Geleenbeek. Met deze maatregelen blijft de voeding van het grondwater in stand en wordt zelfs deels verbeterd. In de huidige situatie stroomt het regenwater voor een groot deel via de oppervlakte naar de Geleenbeek.- Om het wegwater op te vangen, zijn in de oksels van de afritten aanvullende retentie/infiltratievoorzieningen voorzien. Hier kan het gezuiverde wegwater infiltreren en bij extreme buien, vertraagd ledigen op de Geleenbeek.- Op de Geleenbeek zijn twee ledigingspunten voorzien, waar het regenwater bij extreme buien (T=10) vertraagd kan afstromen naar de Geleenbeek. Vanwege de stuwschotten is deze afvoer tot maximaal de landelijke afvoer in normale situaties Bovenstaande aanpak voor de afvoer is in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap en akkoord bevonden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01479-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09354**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof). , Postbus 1750 6201BT te Maastricht
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een punt van grote zorg is daarenboven de bereikbaarheid van de Naanhof tijdens de uitvoerende werkzaamheden ter realisering van de buitenring. De provincie heeft ter zake nog geen duidelijkheid verschaft die wel zeer gewenst is.□Het is op grond van bovenstaande dat namens de Naanhof wordt verzocht bij de vaststelling van het Inrichtingsplan nadrukkelijk met bovenstaande zienswijze rekening te houden. Daarenboven zou cliënte het op prijs stellen om in een persoonlijk onderhoud de toekomstperspectieven van de Naanhof aan u te presenteren in het bijzijn van vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten.
Antwoord:	□ Tijdens de aanleg van de Buitenring moeten woningen, bedrijven (wijken en bedrijfsterreinen) zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventerrein met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg. Over de bereikbaarheid zal ook afstemming met de gemeentes plaatsvinden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01481-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij wonen aan de "oude" Nutherweg, maar krijgen aan de achterzijde van ons perceel de nieuwe afrit van de snelweg en aansluiting op de buitenring en een nieuwe Nutherweg. Zoals wij hebben begrepen, komt er tussen de afrit en de nieuwe Nutherweg een geluidswal (afscheiding), maar niet tussen de nieuwe Nutherweg en de percelen van de oude Nutherweg. Ons perceel is momenteel aan de achterzijde niet bereikbaar voor auto`s, voetgangers of ander verkeer. Aan ons perceel grenst een graspad van de buren en vanaf dat pad tot de A76 is een stuk land waar tarwe staat. Ons perceel is aan de achterzijde niet afgesloten of beveiligd. Er is een stuk draad, maar daar heb je ook alles mee gezegd. We hebben ons huis aan de voorzijde afgesloten met stalen poorten en een haag (met prikkeldraad erin) en tevens hebben we in ons huis een geavanceerd alarmsysteem. U begrijpt dus dat we niet van ongewenste indringers of bezoekers houden. Wanneer er echter een straat aan de achterzijde komt zullen wij dus bereikbaar zijn voor jan en alleman. Mede door de vrije ligging hebben we in 2002 dit perceel gekocht. Aan de achterzijde en rechterzijde geen bebouwing, verkeer of andere hinder. De tuin is circa 75 meter diep (vanaf de voorzijde, de oude Nutherweg) en vanuit de woning is de achterzijde van onze tuin niet zichtbaar. Hiervoor zullen we dus maatregelen moeten treffen met alle kosten die daarbij zullen komen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01481-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 09325

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Als tweede argument zou ik de geluidoverlast willen aandragen. Er gaat uiteraard een gigantische hoeveelheid verkeer over deze nieuwe Nutherweg rijden, aangezien dit een verbinding is met industrieterrein `De Horzel` in Nuth en aangezien de op- en afritten van de A76 van Schinnen helemaal vervallen. Aan de achterzijde hebben we nu de snelweg (met een forse beukenhaag ernaast aan onze zijde van de snelweg, maar daar komt een weg (met geluiswal) en vervolgens nog een weg. Het geluid van deze nieuwe Nutherweg zal vele malen harder zijn door de weerkaatsing tegen de geluidwal richting ons perceel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. In het kader van het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de weerkaatsing van het geluid tegen geluidbeperkende voorzieningen (geluidsschermen, geluidswallen en steile taludconstructies). Er is echter nauwelijks sprake van geluidreflecties, omdat de geluidbeperkende voorzieningen geluidabsorberend worden uitgevoerd. Geluidswallen hebben geluidsabsorberend karakter waardoor zij een te verwaarlozen reflectiefactor hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01481-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 09326

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten derde zal de voorzijde (de oude Nutherweg) naar alle waarschijnlijkheid een sluiproute worden voor verkeer richting Aalbeek/Hulsberg etc. Via de Vloedsgraaf is dit veel sneller dan via de nieuwe Nutherweg en aangezien de oude Nutherweg veel drukker is zodra er een file staat voor de afrit Nuth op de snelweg, zal deze weg echt wel gevonden gaan worden in de nieuwe situatie en als sluitroute benut gaan worden.
Antwoord:	De bestaande Nutherweg zal fysiek worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het verkeer ook daadwerkelijk de verlegde Nutherweg zal gaan gebruikten. De bestaande Nutherweg is dan een bestemmingsstraat die de aldaar gelegen woningen ontsluit en daarnaast een functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaand fietsverkeer. Aangezien de route via de Vloedsgraaf voor verkeer tussen de nieuwe A76 aansluiting Nuth en Aalbeek/Hulsberg ons inziens niet voor de hand ligt, verwachten wij geen substantiële hoeveelheden sluipverkeer via de Vloedsgraaf ten gevolge van de Buitenring inclusief aansluiting Nuth en het wegvallen van de A76 aansluiting Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01481-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als vierde wil ik nog aanhalen, dat onze bereikbaarheid veel slechter zal worden vergeleken met de huidige situatie. Wij hebben een bedrijf en diverse leveranciers komen bij ons afleveren, maar nu zal er omgereden moeten worden en of dit kosteloos blijft, is nog maar de vraag. Hierover zullen we te zijner tijd meer weten.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De Buitenring inclusief aansluiting Nuth heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren. Uit de verkeersanalyses (deelrapport 4A Verkeerkundig Onderzoek) en het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de reistijden over diverse verkeersrelaties ten gevolge van de Buitenring afnemen. Dit laat echter onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring inclusief aansluiting Nuth voor een toename van de reistijden kan zorgen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01481-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **09329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lugt-Spijkers P.C.G., Nutherweg 49 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Naar onze mening zou de bestaande Nutherweg doodlopend gemaakt moeten worden (m.u.v.□fietsers en voetgangers) en de Vloedsgraaf bereikbaar maken via de nieuwe Nutherweg.□Tevens zou de geluidswal tussen de nieuwe Nutherweg en de percelen van de bestaande□Nutherweg geplaatst moeten worden en niet tussen de nieuwe afrit en nieuwe Nutherweg.
Antwoord:	De bestaande Nutherweg zal fysiek worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het verkeer ook daadwerkelijk de verlegde Nutherweg zal gaan gebruikten. De bestaande Nutherweg is dan een bestemmingsstraat die de aldaar gelegen woningen ontsluit en daarnaast een functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaand fietsverkeer.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Uw college vraagt met de Buitenring en de plannen een onevenredig groot offer van een groot aantal omwonenden van het tracé en de aansluitgebieden ten gerieve van een, naar zeggen van de Provincie, groot aantal vaak niet nader aan te duiden belanghebbenden. Ik zou zo`n belanghebbende moeten zijn. Want ik woon niet in de nabijheid van het tracé en zou dus blij moeten zijn met de weg die bewerkstelligt dat, na gereedkomen van de Buitenring, minder automobilisten gebruik maken van bestaande wegen in de nabijheid van mijn woning. Ook moet ik, evenals mijn Heerlense medeburgers, daar minimaal 10 miljoen euro voor over hebben. Geld dat niet meer voor andere doeleinden kan worden ingezet. Waardoor bezuinigd moet worden op bijvoorbeeld groenonderhoud zodat wij tijdens ons ommetje steeds aankijken tegen saai gras. Waardoor de biodiversiteit in Heerlen met sprongen achteruit gaat. Dit om 250.000,00 euro per jaar te besparen. Alleen al met de rente over het bedrag van 10 miljoen euro zou die bezuiniging teniet kunnen worden gedaan. Daarbij komt nog dat de plannen veel onzekerheden bevatten waardoor het risico bestaat dat van de betrokken gemeenten, waaronder de gemeente Heerlen, nog substantiële bijdragen, en welke vorm dan ook, gevraagd gaan worden. Met die gevolgen zal ook ik, als inwoner van Heerlen, geconfronteerd worden. Dit risico is reëel en onvoldoende onderzocht. Heerlen en andere Parkstadgemeenten kunnen vele jaren armlastig worden. Uw plannen worden steeds gepresenteerd met als rechtvaardiging dat het algemeen belang gediend zou zijn. Het economisch belang is in de loop der tijd al naar de achtergrond verdwenen. Nu speelt u burgers tegen elkaar uit. U houdt de mensen voor dat het o zo belangrijk is om enkele minuten eerder thuis te zijn. (zet de piepers maar alvast op). Dit weegt zwaarder dan het woongenot, het welzijn en de gezondheid van talloze omwonenden. Wij de lusten en zij alle lasten. Slechts een enkeling wil de Buitenring echt. De meeste mensen maakt het niets uit. Dus het maakt hen ook niet uit als de weg er niet komt. Maar ze klimmen niet in de pen om uw college dit te laten weten. Men neemt niet de tijd om u te laten weten dat men ook oog heeft voor de zeer gerechtvaardigde belangen van medeburgers. U behoort de burgers daarin te ondersteunen. Door het goede in de mens aan te wakkeren. Niet door hen een vette kluif van een Buitenring voor te houden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09706**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het provinciaal inpassingsplan (hierna ook te noemen PIP) is niet volledig; belangrijke zaken ontbreken.□Ik neem aan dat ik op de nog aan te leveren plannen terug kan komen via een zienswijze, zodra deze zijn gepubliceerd,□Het PIP is niet voldoende concreet, het is niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, waardoor ik onvoldoende inzage heb in de beoogde infrastructuur.□Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering; restrictieve beleidskaders in deze ontbreken.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is. □□ Daarnaast zijn wij van plan om Social Return on Investment (SROI) op te nemen in het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg, dat de Provincie Limburg voornemens is om aan te besteden. Met een beroep op Social Return on Investment kunnen bijvoorbeeld sociale voorwaarden, eisen en wensen in inkoop- en aanbestedingstrajecten gerealiseerd worden. Op deze manier wordt er onder andere naar gestreefd om de participatie van (langdurig) werkzoekenden op de arbeidsmarkt te verhogen en om vraag en aanbod in de arbeidsmarkt beter op elkaar te laten afstemmen□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling

van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09707**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in uw plannen terzake van Buitenring in een MMA-mens en MMA-natuur heeft geen juridische grondslag. De wet spreekt slechts van één MMA. Er lijkt met het PIP sprake te zijn van gelegenheidsargumentatie waardoor bestuurlijke ruimte wordt gecreëerd om onder de zorgplicht van de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen. Immers, bestuurders kiezen dan uit de zogenaamde gelijkwaardige alternatieven voor bijvoorbeeld de MMA-mens, waarmee er automatisch bestuurlijk draagvlak zou ontstaan om de weg in te slaan van aantasting van natuurwaarden.□De vraag is of er een juridische basis is voor de indeling op voorhand in een MMAmens en MMA-natuur.□In de flora- en faunawet ligt die juridische basis in ieder geval niet. Artikel 2 van die wet stelt kortweg dat men bij een redelijk vermoeden het toebrengen van schade achterwege moet laten, danwei moet voorkomen of de schade moet beperken. Het begrip "danwei" is in deze cruciaal. De drie mogelijke handelingen zijn niet nevenschikkend. Keuze is niet toegestaan. Er zit een duidelijke ordening in het wetsartikel welke niet vrijblijvend is. Dat wil zeggen, men dient allereerst schade achterwege te laten, en pas als dat absoluut niet lukt, over te gaan tot de mogelijkheden om de gevolgen van die schade te voorkomen, en als dat absoluut niet lukt, over te gaan tot de mogelijkheden om de gevolgen van die schade te beperken.□In het PIP heeft de provincie bij het uitstippelen van een corridor onvoldoende gemotiveerd dat zij het maximale heeft gedaan om schade aan de natuur achterwege te laten. Integendeel, door het formuleren van een MMA-mens en MMA-natuur heeft de provincie a priori het toebrengen van schade aan de natuur voorgesteld als een gelijkwaardige, en dus legitieme optie voor de keuzes van politici en het handelen van de overheid. De handelwijze om een onderzoek naar de milieugevolgen (MERonderzoek) te verrichten na het indelen van keuzemogelijkheden in een MMA-mens en MMA-natuur staat haaks op de wettelijke eis dat men schadelijk handelen al achterwege moet laten bij een redelijk vermoeden. De onderzoeken waren in feite overbodig. Alle kenmerken waren al aanwezig.□Bij het presenteren van de plannen van de aansluiting op de A76 bij IMuth wordt alleen over één MMA gerept. Een inconsistent beleid derhalve.□Met de indeling in `gelijkwaardige` alternatieven voor allerlei afzonderlijke delen van de Buitenring, een MMA-mens en MMA-natuur, wordt bovendien voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van zaken die krachtens de wet bescherming genieten, te weten de natuur, rijksmonumenten en archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient in het begin van het afwegingsproces voorafgaand aan de corridorbepaling ertoe te leiden, dat de zones die een hoge mate van wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat worden ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde arealen in het geheel niet in aanmerking KUNNEN komen voor aanleg van de Buitenring.□Lid l van artikel 2 van de Flora- en faunawet legt een zorgplicht op. Hieraan is door□de provincie niet voldaan.□De keuze had nooit aan politici voorgelegd mógen worden. In het PIP worden zware mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij wettelijk beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is, dat wil zeggen: eerst uitputtend ter hand had moeten worden genomen. In het PIP bij de corridorbepaling is dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Hiermee wordt door de provincie Limburg de rechtszekerheid aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden, rijksmonumenten en archeologie.□Deze bezorgdheid over de rechtmatigheid van het PIP strekt zich ook uit over de plannen voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth, daar waar een turborotonde geprojecteerd wordt in het Beschermd Landschap Heuvelland (alle gebieden ten westen van de A76). Mag je zomaar een beschermd heuvelland ontsieren met een 6 meter hoge betonnen kolos? Gezien het feit dat de gemeente Heerlen alternatieven aandraagt, is de legitimiteit van de huidige plannen ook hier in het geding.□Op allerlei locaties tast de gekozen route beschermde gebieden aan. Het onderzoek naar alternatieven dat wettelijk aangewezen is, lijkt hierbij telkens als een vrijblijvende hobby te zijn beschouwd. Consequent en halsstarrig heeft de provincie het in het bestuurlijk proces nagelaten om afdoende onderzoek te doen naar alternatieven in de corridors of voor de corridors door middel van bijvoorbeeld andersoortige maatregelen dan infrastructuur om schade achterwege te laten. Men probeert toegebrachte schade te inventariseren, te compenseren en te verzachten, maar dat is niet genoeg. Je moet eerst bewijzen dat je niet anders KUNT. Dit geldt voor de hele

Buitenring: van de turborotonde bij Nuth/Schinnen in het beschermd Landschap Heuvelland en rijksmonument Kasteel Reijmersbeek, langs de beschermde Kathagerbeemden, dwars door de natuur bij Vaesrade, dwars door het rijksmonument `het beschermd Dorpsgezicht van Amstenrade`, dwars door de beschermde Brunssummerheide, dwars door de natuur van het Vauputsdal in Kerkrade. De juridische grondslag voor alle gehanteerde alternatieven is onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd in het PIP. Daarmee kunnen de thans gepresenteerde plannen voor een `Buitenring`, van Nuth tot Kerkrade, de toets der kritiek niet doorstaan.

Antwoord:

Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden
gemaakt.

Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09708**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het zal u bekend zijn dat in toenemende mate door burgers, maatschappelijke organisaties en zelfs gemeenten bedenkingen en bezwaren worden geuit tegen uw plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL). Nu de eindfase dichterbij komt, wordt voor steeds meer betrokkenen de impact van de plannen duidelijk. Men begint steeds zenuwachtiger te worden. In een vorige zienswijze schreef ik al dat het de mensen eigen is om pas actief te worden als de nood aan de man komt. Nu de realisering van de Buitenring akelig dicht bij komt, blijkt pas duidelijk hoeveel mensen die weg helemaal niet willen. U laat die mensen in de kou staan.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces

betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09709**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De bewoners en organisaties waarvan u reacties vraagt, zijn meestal niet ingevoerd in de materie en hebben vaak drukke bezigheden. Zij moeten hun spaarzame vrije tijd gebruiken om zich in te lezen in de moeilijke materie en om te reageren.Alleen al het lezen van het schriftelijk informatiemateriaal, dat bol staat van technische termen en daarnaast vaak onsamenhangend, incompleet en soms zelfs misleidend is, kost zoveel tijd, dat op een adequate wijze door niet professionele partijen reageren binnen de gestelde termijn van zes weken een haast onmogelijke opgave is.U bent een professionele partij. Daarnaast hebt u de financiële middelen om de overige benodigde kennis en menskracht in te huren. Verder bepaalt u de termijnen.De termijn die men krijgt om te reageren op het PIP en de plannen is, in verband met de vakantieperiode, zeer ongunstig gekozen.Als een en ander uw opzet is, dan bent u daar goed in geslaagd.Het druist echter in tegen het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en hetformeel rechtszekerheidsbeginsel.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Hierboven werd al weergegeven dat bij de besluitvorming eveneens de vereiste zorgvuldigheid in acht is genomen en dat van strijd met het rechtszekerheidsbeginsel geen sprake is.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09712**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het nee, tenzil beginsel. In het PIP is vermeld dat de `nee, tenzij` afweging voor de provincie Limburg vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL; 2005). De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden in de EHS vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het "nee, tenzij" regime. Binnen de EHS zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Alleen bij groot maatschappelijk belang en het ontbreken van reële alternatieven zal per geval beoordeeld worden of het belang van de activiteit opweegt tegen het belang van de te beschermen waarden. Als dergelijke activiteiten toch worden toestaan moet compensatie plaatsvinden conform de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden. Uitgangspunt hierbij is dat de schade zoveel mogelijk dient te worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Zoals reeds meermalen in dit stuk en in de daarbij behorende bijlagen betoogd dient de voorgenomen aanleg van de Buitenring géén groot maatschappelijk belang terwijl reële alternatieve in ruime mate voorhanden zijn. Daarnaast verdwijnen de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied voorgoed. Grote delen van het bedreigde gebied zijn uniek naar aard en verschijning. Denk daarbij ondermeer aan het glooiende karakter. Deze delen zijn niet te compenseren.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09714**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natura 2000 Volgens deelrapport 8A Natuurtoets e.d. behorend bij het PIP liggen binnen de corridor van de BPL ook gebieden met de status Natura-2000 en wel Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Deze gebieden zijn op vergelijkbare wijze als de EHS meegenomen in de MER-onderzoeken en de uitwerking van het voorkeursalternatief in het Inpassingsplan BPL, waarbij aanvullend voor beide gebieden een passende beoordeling is opgesteld. Op deze gebieden is een strenge juridische procedure van toepassing. Een Natura 2000 gebied behoort onaangetast te blijven. Een weg brengt vele risico met zich mee. In de aanlegfase en door het gebruik. Er kunnen ongelukken gebeuren met tankauto`s. Strooizout brengt grote schade toe. Lawaai van de motorvoertuigen is een constante inbreukplegende factor en ga zo maar door.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09715**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Landschappelijk waardevolle gebieden:In het hele plangebied bevinden zich landschappelijk waardevolle gebieden. In het Inpassingsplan worden gebieden als het Vauputsdal, de Anstelvallei, het Combacherbeekdal onterecht niet als zodanig betiteld. De benaming waardevol gebied mag dan wel vaak subjectief zijn maar daarom zijn ze niet minder belangrijk. De belevingswaarde draagt ook bij aan het welzijn van mensen en daarbij aan hun gezondheid. 150 hectare compensatiegronden kunnen onmogelijk de verloren natuur- en ecologische waarde compenseren. Daarvoor is een veelvoud aan gronden nodig en er gaan velen jaren overheen. Verder is de term compensatiegronden misleidend. Deze gronden zijn nu al in gebruik als landbouwgrond en hebben daardoor al een bepaalde natuurwaarde. Dus de 100% norm is een wassen neus.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Om de schade voor natuur is prioriteit gegeven aan het behoud van het ecologisch netwerk. Er wordt voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL, inclusief

natuurgebieden, bereikbaar blijft als leefgebied voor beschermde diersoorten door middel van faunapassages. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, EHS en N2000) is gebruik gemaakt van een groot aantal onderzoeksrapporten, waaronder Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009), Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009)met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS). Deze rapporten vormen de basis van de onderhavige effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Voor alle beschermde planten en dieren geldt de algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01482-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09716

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Flora en Faunawet.In en rondom het plangebied van de BPL komen een groot aantal beschermde planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en insecten voor. Een deel hiervan komt buiten het ingreepgebied voor en is daarmee niet relevant voor toetsing aan de Flora- en faunawet. Aldus uw documentatie.Echter, het hele gebied en niet alleen dat gedeelte dat direct wordt getroffen, bevat een groot aantal op elkaar afgestemde natuurlijke elementen. Deze bevinden zich in bossen e.d. maar ook in de vaak weelderige particulieren tuinen. Alles bij elkaar vormen ze een kwetsbaar evenwicht. Dit evenwicht mag niet doorbroken worden. Het hele systeem kan doordoor afbrokkelen. De laatste tijd is steeds meer aandacht voor het grote belang van de biodiversiteit. Niet voor niets hebben de Verenigde Naties het jaar 2010 uitgeroepen tot het jaar van de biodiversiteit.
Antwoord:	Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	U stelt in de toelichting op het PIP:□7. De verkeersstructuur beperkt de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector. De ambitie bestaat om in Parkstad Limburg, naast Maastricht en het Heuvelland een derde toeristische recreatieve pijler voor Zuid-Limburg te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties (7 grote) is een van de voorwaarden om de toeristisch-recreatieve sector te versterken.□Het toerisme kan alleen bevorderd worden met goede openbaar vervoervoorzieningen. Toeristen, zeker dagjesmensen, kiezen voor hun bestemming vaak een regio die goed per openbaar vervoer bereikbaar is en waar ook het openbaar navervoer goed geregeld is.□Veel landgenoten en buitenlanders zijn zeer gecharmeerd van het Limburgse landschap. Niet alleen van het Heuvelland maar ook van het landschap rond Vaesrade, Kerkrade, Brunssum. Gebieden waarvan die charme ernstig wordt bedreigd door de Buitenring.□Het toerisme wordt voor onze regio in de toekomst steeds belangrijker. De aangename klimatologische omstandigheden trekken nu al veel mensen en zullen dat in de toekomst steeds meer gaan doen.□Toeristen kunnen prima worden bediend door middel van de bestaande infrastructuur. Door het openbaar vervoer slim aan te pakken kan de aantrekkelijkheid van Limburg nog worden vergroot. Het treinstation van Heerlen kan als beginpunt dienen van een gestroomlijnd openbaar vervoersysteem. Met de stoomtrein naar het Heuvelland.□Vanaf station Heerlen, danwel station Landgraaf danwel station Kerkrade met speciale toeristenbussen naar de diverse attracties. Duurzaam openbaar vervoer kan een attractie op zich worden.□Teveel de aandacht vestigen op eigen vervoer betekent ook dat de parkeerdruk enorm toeneemt. De parkeerplaatsen bij de attracties moeten de stroom auto`s kunnen verwerken. Dus nog meer asfalt en nog minder ruimte voor groen. En dus ook een nog ongunstiger klimaatbalans.□In het PIP moet een groot gedeelte van de huidige parkeergelegenheid van GaiaPark verdwijnen t.b.v, de Buitenring. Vervangende parkeergelegenheid is nog niet in het PIP opgenomen. Er is hoogstwaarschijnlijk nog meer nog meer landschappelijke ruimte nodig om de bezoekers van het GaiaPark fatsoenlijk te kunnen laten parkeren.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ Naast de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg heeft de Provincie Limburg de ambitie het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer te verbeteren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09719**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Parkstad is de vijfde stad van Nederland. Een aantal steden uit dit rijtje van vijf beschikken over tram, metro. In deze steden hebben veel mensen geen auto (nodig).□Voorsteden van Berlijn zoals Köpenick en Potsdam hebben perfecte tramnetwerken.□Omdat die netwerken er zijn wordt er veel gebruik van gemaakt.□Waarom blijft Parkstad achter? Waarom heeft Parkstad geen tramring. Deze ring zou kunnen bewerkstellingen dat de diverse deelgemeenten van Parkstad, die nu als los zand aan elkaar hangen, iets hebben wat hen echt bindt.□Met een tramnetwerk als goede basis kan daarnaast het busvervoer geoptimaliseerd worden. Het autogebruik neemt daardoor af. Dit geldt ook voor de druk op de schaarse parkeerplaatsen. Het leefklimaat verbetert. Iedere vijf of tien minuten een (bij voorkeur elektrische, dus stille) bus voorbij horen en zien komen is prettiger dan elke 10 seconden een auto.
Antwoord:	De Provincie Limburg heeft de ambitie het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer te verbeteren. Bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer moet wel gekeken worden naar de (potentiële) vraag (uit oogpunt van exploitatie). Een ringstructuur is met name bedoeld om verkeer dat niet in kernen moet zijn om de kernen te leiden. Het OV systeem is juist meer gericht op centra, zodat een meer radiale structuur voor de hand ligt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01482-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09720**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Geld kan maar één keer uitgegeven worden. Als nu de keuze bij de Buitenring blijft, komt goed openbaar vervoer op een nog grotere achterstand te staan. De Buitenring blijft ook na haar voltooiing veel geld kosten, voor onderhoud e.d.□Alle infrastructurele ontwikkelingen binnen Parkstad zouden integraal bekeken moeten worden. Verkeersknelpunten op de weg kunnen in samenhang met optimalisatie van openbaar vervoer worden aangepakt.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Naast de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg heeft de Provincie Limburg de ambitie het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer te verbeteren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inpassing van de weg bij de Brunssumse wijk Klingbemden.□Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden.□De Buitenring wordt niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl.) werd beloofd, maar de Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld hoogte, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ In aanvulling daarop geldt dat het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. De maaiveldligging zoals die bestuurlijk is afgespoken heeft tot gevolg dat de Merkelbeekerstraat hersteld en omgelegd dient te worden. En de huidige locatie is hiervoor de enige oplossing.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09333**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Merkelbeekerstraat wordt afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek neemt rechtsaf de wijkweq van de□Kljngbemden en gaat daarna links omhoog naar de nieuwe brug die over de 4-baans Buitenring□loopt. Onacceptabel!
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09335**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit betekent dat het onderste deel van de Klingbemden naast de AWACS overlast (AWACS gaat hier laagvliegend bijna loodrecht over de huizen) en de Buitenring overlast (buitenring ligt 40 meter van woningen) ook nog eens een doorgaande weg vlak voor de huisdeuren krijgt! Een 5 meter hoog geluidscherm maakt de ramp compleet, zo wil en kan je niet leven!
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Het geluidsscherm is nodig om de geluidsbelasting, conform de Wet geluidhinder, zoveel mogelijk terug te brengen tot de voorkeursgrenswaarde. Het is mogelijk om, wanneer een bepaald scherm financieel doelmatig is, het scherm toch niet te plaatsen, omdat het stuit op bezwaren van landschappelijke aard. Wij zijn van mening dat een scherm van 5 meter hoog, in de specifieke situatie waarin het scherm wordt geplaatst waar reclamant op doelt, echter niet stuit op bezwaren van landschappelijke aard. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De speelweide wordt zonder slag of stoot weggevaagd, bij realisatie van de wijk (ca. 1976) was het inpassen van groen en de speelweide een alles beslissende eis om de wijk Klingbemden te realiseren, nu blijkt dit voor het welzijn van de bewoners met hun gezinnen allemaal niet meer nodig te zijn. Een kever of klein zoogdier wordt beter behandeld!
Antwoord:	Ter hoogte van de wijk Klingbemden is het trace van de Buitenring zodanig gekozen dat het dal van de Merkelbekerbeek zoveel mogelijk wordt ontzien. De Buitenring ligt hierdoor op korte afstand van de stadsrand. Het onvermijdelijk dat hierbij bestaande functies zoals de speelweide komen te vervallen. Het gebied tussen de Buitenring en de woonwijk wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met zeer gevaarlijke situaties voor hen en hun kinderen, veel verkeer, veel lawaai, veel f ijnstof, een onleefbare situatie en dit alles omdat de Provincie de nieuwe weg niet verdiept aanlegt. Verdiept aanleggen houdt volgens de bewoners van de Klingbemden in dat de buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat, de vreselijke geluidschermen die het mooie uitzicht verpesten zijn dan niet nodig en het doorgaande verkeer kan gewoon zoals nu ook het geval is gebruik blijven maken van de Merkelbeekerstraat. De wijk Klingbemden extra belasten en de bewoners het leven zuur maken is dan niet meer nodig! Ik ga er van uit dot de Provincie haar plannen herziet en dat inderdaad `onze mening telt`!
Antwoord:	Het ontwerp van de Buitenring is getoetst op gevaarlijke situaties, zowel voor de weggebruikers als voor de huidige bewoners in het gebied. Eén van de aspecten waarop getoetst is, is geluidsoverlast voor omwonenden. Op die locaties waar het verkeer op de Buitenring een te hoge geluidsbelasting produceerde voor omwonenden, zijn geluidsbeperkende maatregelen getroffen. De benodigde geluidswerende voorzieningen zijn geheel ingepast in de omgeving. Daar waar mogelijk zijn geheel of gedeeltijke transparante schermen toegepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Adviesbureau Ecorys heeft in opdracht van de Provincie een rapport uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de maatschappelijke winst op het project 10% zal bedragen. Iedereen weet echter dat dit soort projecten financieel uit de hand lopen. Ik vraag me tevens af of de volgende onderwerpen in de Ecorys rapportage zijn meegenomen: ziektekosten door stof en lawaai van de duizenden bewoners langs het tracé, de duizenden WOZverlagingen, de duizenden planschade uitkeringen, het verlies van een gezonde leefomgeving, het wegblijven van toeristen en dagjesmensen, het verlies en aantasting van belangrijke natuurgebieden?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet. Aan Duitse zijde is sinds een jaar de snelweg B56neu gerealiseerd, waardoor je vanaf de A2 binnen 15 minuten in Brunssum e.o. bent. Verder is de bereikbaarheid prima, vrijwel nooit heeft iemand binnen Parkstod geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen of attracties. Ook op zomerse hoogtijdagen zijn een dierentuin in Kerkrade en een pretpark in Landgraaf van alle zijden en zonder oponthoud prima bereikbaar. Je kunt binnen Parkstad gewoon overal doorrijden, geen opstoppingen en al helemaal geen files. De mensen worden bij eventuele realisatie van de Buitenring voor korte stukjes gedwongen de auto te nemen, de bewegingsvrijheid van de inwoners wordt enorm belemmerd, de mensen kunnen door de insluiting van de Buitenring geen kant meer op.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09348**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De 0+ optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima□geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaart en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er zullen in Parkstad steeds minder mensen wonen.Naar schatting zal de bevolking van parkstad van nu 250.000 inwoners gaan naar 180.000 in 2040.Hoe is het dan te verklaren dat er meer asfalt moet komen, asfalt dat van de Provincie voorrang krijgt boven leefomgeving, en gezondheid van een groot deel van de parkstad inwoners.Hoogleraar Brakman: `geld stoppen in spoorlijnen en wegen is geld weggooien, spoorlijnen en wegen gaan de krimp niet tegen`.
Antwoord:	Specifiek antwoord: Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De impact van een 4-baans autoweg dwars door een verstedelijkt gebied is enorm.□Er liggen duizenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg.□Onacceptabel dat straks auto`s en vrachtauto`s met lOOkm/uur vlak langs duizenden huizen denderen.□De hinder die de inwoners gaan ondervinden zal enorm zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09352**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring volgt precies de aanvliegroute van de AWAC5 vliegtuigen. Een groot deel van de inwoners van Brunssum, Onderbanken en Amstenrade zitten al tientallen jaren opgezadeld met het lawaai en de fijnstof van de AWACS vliegtuigen. Daar komt de overlast van de Buitenring nu nog eens bovenop. De gezondheidsrisico`s zijn voor de bewoners onder de aanvliegroute nu al onaanvaardbaar groot en buitenproportioneel. De 2e kamer heeft in mei 2010 uitgesproken dat de geluidsoverlast van de AWACS vliegtuigen in Limburg gereduceerd moet worden met 35% per l januari 2012. Hoe is het dan te verklaren dat de provincie deze mensen wil opzadelen met nog meer lawaai en fijnstof. De gezondheid van duizenden wordt op het spel gezet, wat zijn de gevolgen voor de gezondheid op korte en lange termijn?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01483-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Alofs G.M.P.V., Klingbemden 162 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De woningen straks gelegen aan het tracé van de Buitenring zijn inmiddels al flink tot wel 30% in waarde gedaald. Hoe denkt de Provincie deze mensen nu en straks bij realisatie van de Buitenring hun verlies te compenseren?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de toenemende vergrijzing zal de verkeersdrukte in Parkstad Limburg op termijn niet meer, maar juist minder worden.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09364**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De door de provincie beoogde betere bereikbaarheid van de regio Aken met Parkstad Limburg door een verbinding van de Buitenring met de nieuwe B258n zal er niet komen omdat deze weg naar alle waarschijnlijkheid niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09365**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg zal het hele vrachtverkeer van Nederland en België naar de regios Keulen en Düsseldorf v.v. aantrekken, omdat het vrachtverkeer door deze weg de officiële autobaan via het Aachener Kreuz kan omzeilen en daarbij naast 10 km ook nog eens de duitse wegentol bespaard (een effect, dat men nu al kan constateren en dat door een vierbaans weg alleen maar erger zal worden).
Antwoord:	`In het verkeersmodel Parkstad Limburg is niet specifiek rekening gehouden met tolheffing voor het vrachtverkeer in Duitsland (LKW-Maut). Het blijkt voor de huidige situatie al lastig vast te stellen wat de effecten van de LKW-Maut voor Nederlandse wegen zijn, laat staan wat de structurele effecten naar de toekomst toe zouden kunnen zijn. In de specifieke situatie voor de Buitenring en B258n zou het vrachtverkeer een andere route (N297n - B56n - N274 - Buitenring - B258n) kunnen nemen om daarmee op een klein stuk Duitse A4 tol te vermijden. Echter, de daaruit voortvloeiende kostenbesparing in verhouding tot de totale kosten (in tijd en geld) voor het gehele traject is dusdanig marginaal dat daarvan geen substantiële effecten verwacht worden□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het aantrekken van nieuwe bedrijven door een vierbaans ringweg mag worden betwijfeld, want anders zaten Avantis en Trilandis, gelegen direct aan het al bestaande autowegennet, al lang vol.
Antwoord:	In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.□□Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een vierbaans weg dwars door de groene gordel van Kerkrade, met al zijn negatieve gevolgen voor mens, flora en fauna, zal mijns inziens geen positieve uitwerkingen op het toerisme hebben, want m.n. de mensen uit de drukke randstad en ook het drukke roergebied komen naar Limburg en dus ook naar Parkstad c.q. Kerkrade vanwege zijn mooie attracties, gelegen in een groene en rustige omgeving.Het argument, dat deze attracties beter bereikbaar moeten worden, is mijns inziens niet steekhoudend, want ik kan niet conctateren, dat het bestaande wegennet de bereikbaarheid van de diverse attracties negatief beinvloed.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09368**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door een vierbaans weg, zoals vastgelegd in het Provincial Inpassingsplan, zal de wijk "De Gracht" geisoleerd worden en zullen de huizen sterk in waarde verminderen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09369**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Alternatief: Het zal beter voor mens, dier en milieu zijn, als men de buitenring als 2x1-baans weg met een maximum snelheid van 80 km/u realiseerd en hierbij gebruik maakt van het reeds bestaande wegennet. De zo bespaarde belastinggelden kunnen ingezet worden, om de diverse knelpunten, die er in Parkstad Limburg zijn, te verbeteren c.q. op te lossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01485-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09370**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevos J.M.M., Constantijn-Eik 27 6465BV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op deze manier zou ook het bestaande fietspad langs de Hamstraat in Kerkrade kunnen blijven bestaan, een fietspad, waar dagelijks vele leerlingen uit Simpelveld, Bocholtz en omstreken, die op school in Kerkrade zitten, gebruik van maken. Een 2x1-baans weg zal ook door grote delen van de bevolking beter geaccepteerd worden, waardoor het project mede door minder bezwaarprocedures bij de Raad van State sneller gerealiseerd zou kunnen worden.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01486-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09371

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het traject van de `Vloedgraaf achter Nagelbeek` van circa 90 meter ligt in de bestemming `Natuur`. Voor deze waterloop dient de bestemming `Water - Primair water` en de dubbelbestemming `Waterstaat - Beschermingszone Primair water` te worden opgenomen.
Antwoord:	De door het waterschap voorgestelde wijziging van de bestemming zal verwerkt worden Voorstel: De zienswijze op dit punt gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01486-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09372

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Regenwaterbuffer `Aan de Hoove` is gelegen in de bestemming `Verkeer` met de functieaanduiding `waterberging`. Wij verzoeken u om de nieuwe buffer met toevoervoorzieningen te bestemmen als `Water- Primair water` inclusief bijbehorende (toekomstige) beschermingszone.
Antwoord:	De door het Waterschap voorgestelde wijziging van de bestemming zal verwerkt worden. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01486-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09373

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het waterschap stelt voor om verplaatsing van de loop van de `Vloedgraaf aan de Hoove` (door het midden van het bronbos, hydrologisch gevoelig natuurgebied) naar het zuiden, tegen het talud van de nieuwe weg aan, te onderzoeken. De bestemming `Verkeer` is op het terrein, kadastraal bekend gemeente Nuth, sectie A. nummer 1841. te ruim genomen en dient ons inziens grotendeels als `Natuur` te worden bestemd in plaats van `Verkeer`. In een ambteliik overleg op 22 april 2010 is door de projectleider de heer de Loo mondeling aangegeven dat het bronbos behouden blijft. Met de regeling in dit plan kan feitelijk circa 7000 m2 (bron)bos worden vernietigd. Dit is in strijd met de eerdere mededeling uit het voornoemde overleg. Het waterschap verwacht hier duidelijkheid over. Uit recentelijk onderzoek van het waterschap blijkt dat het betreffende natuurgebied waardevol en kwetsbaar is en (planologisch) beschermd dient te worden. Het onderzoekrapport `Ecologisch onderzoek van kwetsbare bronsvstemen lang het tracé van de Buitenring Parkstad` (mei 2010. hoofdstuk 2.7 Vloedgraaf aan de Hoove. bladzijden 20 t/m 21) van het waterschap hebben wij op 4 mei 2010 naar de provincie gestuurd.
Antwoord:	De voor de weg benodigde bermsloot zal benut worden om ook de leegloop van de buffer te borgen. Zodoende hoeft er geen nieuwe waterloop gecreëerd te worden. Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09374**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De overspanning van de kruising met de Geleenbeek is in zowel het digitale als in het analoge plan nauwelijks af te leiden. Op grond van de bestemmingen, `Natuur`, `Water - Primair water`, `Waterstaat - Beschermingszone primair water` en de functieaanduidingen `specifieke vorm van natuur - faunapassage` is circa 48 meter gereserveerd voor de overspanning in plaats van de benodigde 55 meter. De ruimtelijke reservering in het inpassingsplan voldoet hiermee feitelijk niet aan de optimumvariant. U wordt verzocht dit aan te passen.
Antwoord:	In het inpassingsplanzijn niet alle maatvoeringen van kunstwerken opgenomen. De bestemmingen worden geregeld en de functies worden geborgd. De gemaakte afspraken over de beeklopen tussen Provincie en het Waterschap worden onverkort gerespecteerd. Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09381**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De loop van de Reijmersbekervloedgraaf, gelegen op het terrein, kadastraal bekend, gemeente Nuth, sectie A, nummer 2631, is niet correct opgenomen op de verbeelding.De onderliggende bestemmingen dienen hierop aangepast te worden.
Antwoord:	De juiste ligging van de Reijmerbekervloedgraaf zal worden opgenomen in het plan.Voorstel: De zienswijze op dit punt gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09382**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De beschermingszone van de Vloedgraaf Bovenste Hof is niet opgenomen op de verbeelding. Deze zone is gelegen aan de rand van het Merkelbekerbronnengebied, ter hoogte van de bestemmingen `Verkeer` en `Agrarisch met waarden` op het terrein, kadastraal bekend, gemeente Brunssum, sectie G nummers 1475 en 1521. Verzocht wordt om deze zone alsnog op te nemen.
Antwoord:	De beschermingszone voor de "Vloedgraaf Bovenste Hof" zal opgenomen worden in het inpassingsplan.Voorstel: De zienswijze op dit punt gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09383**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zuidoostelijk deel van de buffer Breukberg (talud) is nog net gelegen binnen de bestemming `Verkeer`. Verzocht wordt om de dubbelbestemming `Waterstaat - Beschermingszone primair water` alsnog op te nemen,
Antwoord:	Het wegontwerp zal zodanig zijn dat de bestaande bestemming gerespecteerd wordt.□□Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09384**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De bestaande duiker ter hoogte van de Anselderbeek en de provinciale weg N299 te Kerkrade, ten noorden van de waterplas Cranewijer, dient bestemd te worden met de dubbelbestemmingen `Water - Primair Water` en `Waterstaat - Beschermingszone primair water`.
Antwoord:	De door het Waterschap voorgestelde wijziging van de bestemming zal verwerkt worden.□□Voorstel: De zienswijze op dit punt gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09385**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De zijbeek (18.003 NF met bron nummer 733, traject van circa 90 meter) van de Anselderbeek in de bestemming `Natuur` dient als water met beschermingszone te worden bestemd. Verzocht wordt om dit alsnog te doen.
Antwoord:	De door het Waterschap voorgestelde wijziging van de bestemming zal verwerkt worden.□□Voorstel: De zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09386**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Uit de beoordeling van de verbeelding van het digitale ontwerp-inpassingsplan met behulp van de luchtfoto-ondergrond wordt duidelijk dat de bestemming `Verkeer` ten oosten van de bestaande Dentgenbacherweg ruim is genomen. Bij de planvoorbereiding en in de omgevingsvisie voor Buitenring is aangegeven dat de bestaande bomenrij langs de Dentgenbacherweg in principe als harde grens fungeert voor de aanleg van de Buitenring om het aangrenzende groene gebied (dal van de Anselderbeek) niet aan te tasten.□Met de regeling in het ontwerp-inpassingsplan is feitelijk een strook van 15 tot 30 meter breed, ten oosten van de Dentgenbacherweg tussen de aansluiting/knooppunt Eygelshoven/Hopel en het knooppunt Kerkrade/Gaiapark,voor de bestemming `Verkeer` opgenomen. Wij verzoeken u de bestaande bomenrij als grens te gebruiken en het wegtracé niet richting het beekdal aan te leggen.
Antwoord:	Het dwarsprofiel van de Buitenring is ter plekke ruimer dan het aanwezige dwarsprofiel. Daardoor verschuift de insteek van het talud enigszins richting het oosten. Het bestaande talud en het nieuwe talud lopen voor een deel parallel. Doordat het snijpunt van beide taludlijnen op enige afstand van de weg ligt, is de bestemming verkeer gelegd op een deel van het bestaande talud. De aanwezige bomenrij zal echter herplant worden. Hierdoor is de bestemming verkeer niet te ruim genomen.□□Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01486-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09387**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Waterschap Roer en Overmaas , Postbus 185 6130AD te Sittard
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Uit het digitale plan met de luchtfoto-ondergrond blijkt dat circa 1000 m2 van de bestaande vijver (met een totaal oppervlak van 4800 m2) ten westen van de Dentgenbacherweg zal verdwijnen als gevolg van de realisatie van de aansluiting ter hoogte van het Gaiapark en het nabijgelegen bedrijventerrein. In het plan zal de herinrichting van de vijver (inclusief compensatie) en in samenhang hiermee de mogelijke verlegging van de Dentgenbacherbeek opgenomen moeten worden. Wij verzoeken dan ook om het plangebied te verruimen en de bestemming `Verkeer` alleen op te nemen voor de toekomstige op- en afritten van de Buitenring, De overige gronden dienen als `Natuur`. `Groen` en `Water` bestemd te worden.
Antwoord:	De herinrichting zal in dit inpassingsplan niet meegenomen worden omdat hiervoor ook de concrete plannen, onderzoeken en middelen beschikbaar dienen te zijn. Aangezien dit niet het geval is zal de herinrichting niet meegenomen worden. De provincie borgt echter wel het aanwezige debiet van de vijver dat afgevoerd zal worden.□□Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01487-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09375**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuivers Lochtman M.F.W.A., Klingbemden 39 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01487-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuivers Lochtman M.F.W.A., Klingbemden 39 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de builenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekeni op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbegrenzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Meerkelbekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden . Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01487-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09377**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuivers Lochtman M.F.W.A., Klingbemden 39 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01487-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09378**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuivers Lochtman M.F.W.A., Klingbemden 39 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogetijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01487-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09379**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuivers Lochtman M.F.W.A., Klingbemden 39 6441KT te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus. vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderentoename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09408**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het Platform is en blijft - zoals zij in eerdere zienswijzen t.a.v. de MER- rapportage (2008) en de Tracénota (2009) heeft neergelegd - van mening dat volstrekt onvoldoende is aangetoond dat de Buitenring noodzakelijk is in relatie tot de doelstelling zoals deze geformuleerd bij de opstelling van de verschillende documenten over de Buitenring. Ook is aanleg van de Buitenring zeer schadelijk voor de leefbaarheid van de kern Vaesrade en brengt hij schade toe aan het fraaie omringende buitengebied van Vaesrade. Het Platform Vaesrade is vooral tegen de aanleg van de Buitenring, omdat die de inwoners van Vaesrade onaanvaardbaar zoveel nadeel berokkent, dat wonen in dit dorp niet langer aantrekkelijk zal zijn. De provincie draait met dit besluit Vaesrade willens en wetens de nek om. Veel inwoners zullen zich gedwongen voelen om te gaan verhuizen en de toekomst van dit dorp wordt een donker gat. Hier wordt een zwarte bladzijde in de geschiedenis van Limburg geschreven, die nooit meer uit te wissen zal zijn.□De gemeente Nuth heeft haar verantwoordelijkheid tenslotte genomen. In de zienswijze van het gemeentebestuur van Nuth zult u lezen dat de gemeenteraad in zijn vergadering van 13 juli 2010 unaniem het standpunt heeft ingenomen, dat als de Buitenring nabij Vaesrade geen verdiepte ligging krijgt, ondubbelzinnig wordt gekozen voor het fcandwegtracé. Dat moet toch te denken geven: een Gemeenteraad die zich unaniem uitspreekt voor een tracé dat niet het voorkeurstracé van Gedeputeerde Staten is, omdat aan de gestelde eisen niet wordt voldaan. Omdat met het onverdiepte tracé zoals dat thans is gepland, noch gekozen wordt voor de mens-variant van de inwoners van Vaesrade noch voor de natuur-variant van de□omgeving van Vaesrade.□De provincie regelt het zo, dat het dorp en de mensen van Vaesrade de tol betalen voor de kortzichtige ambities van een kleine groep arrogante bestuurders die nu nog aan de macht zijn, maar die zeer goed weten dat die macht na de Provinciale Statenverkiezingen van 2011 hoogstwaarschijnlijk door anderen zal worden overgenomen. Vandaar die doldrieste haast die het tijdschema thans kenmerkt en die met het zorgvuldigheidsvereiste een loopje neemt.□Maar: na Palmzondag komt Goede Vrijdag.□Daarnaast merkt het Platform op, dat u met opzet opnieuw de ter inzagelegging /mogelijkheid tot indiening van zienswijzen in de maanden juni/juli plant en organiseert, omdat u weet dat veel mensen in die periode liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin, maar zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities over de Buitenring. Dit zelfde is in 2008 gebeurd, in 2009 en ook nu weer. Dat kan daarom beslist geen toeval zijn. Wij kwalificeren dat als "laakbaar bestuurlijk gedrag" dat in strijd is met het beginsel van fair play. Wij hoeven zoiets niet te verwachten van een betrouw-bare overheid, die fatsoenlijk met haar burgers omgaat. In de beroeps-procedure, die ongetwijfeld gaat komen, laten wij dit gedrag door de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State toetsen als zijnde in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.□De Provincie schakelt voor de Tracénota/MER ontwerp-Inpassingsplan de MERcommissie niet meer in voor advies. Dit wordt mogelijk gemaakt door de Crisis- en herstelwet. De provincie wil (zie pagina 13/14 van de toelichting op het Ontwerpinpassingsplan) geen enkel risico lopen op vertraging. Een adviesorgaan, dat in de voorgaande fases van dit megaproject zorgvuldig alle voorgedragen aspecten zorgvuldig onder de loep nam en dat bij dit soort projecten altijd een belangrijke rol speelt in de voorbereiding, wordt terzijde geschoven, uitsluitend omdat het de Provincie goed uitkomt.□Van het feit dat vooral de inwoners van de gemeente Nuth door dit "cadeautje" van de rijksoverheid aan de provincie de dupe worden, dat er nu allerlei vaagheden niet onderzocht of onderbelicht blijven die zich na realisatie zullen ontpoppen als miscalculaties, zal de gedeputeerde uit het noorden van de provincie, die de voortgang van het dossier Buitenring in volle vaart houdt en voordurend zodanig onverantwoordelijk versnelt zodat zijn ambtenaren het niet meer bij kunnen houden (hebben ze ons zelf verteld tijdens de voorlichting in het Parkstad-stadion), nauwelijks een zorg zijn. In zijn ongebreidelde scoringsdrift omzeilt de gedeputeerde daarmee een lastig obstakel zonder de gevolgen voor de kwaliteit die dat ongetwijfeld met zich meebrengt, voldoende in beeld te krijgen. Die gevolgen zijn noodzakelijk in het wegingsproces dat aan de besluitvorming van Provinciale□Staten vooraf moet gaan. En daar wordt, volgens het Platform, onvoldoende rekening mee gehouden.□Het Platform wijst erop, dat de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten analyse, zoals geformuleerd in het Concept-Inpassingsplan, een geheel ander licht werpen op tot dusverre ingenomen stellingnamen. Het Platform constateert dat de hoofddoelstelling van de Buitenring - de regionale economische impuls - na doorrekening door adviesbureau Ecorys Nederland BV bij lange niet wordt gehaald.□De Buitenring zou voor de regio niet meer dan 180 banen opleveren en een impuls voor de recreatie/toerisme zou niet toe te schrijven zijn aan de

huidige plannen voor een Buitenring. Hiermee is de Buitenring niet langer te beschouwen als doeltreffend instrument voor zijn hoofddoelstelling. Hierop wordt in paragraaf 2 nader ingegaan.□Het Platform merkt tot slot van deze inleiding op, dat er met betrekking tot een aantal afgeleide doelstellingen weliswaar resultaat wordt geboekt, zoals de bereikbaarheid van locaties in Parkstad, de verkeersveiligheid in Parkstad, een meer overzichtelijke wegstructuur in Parkstad en het verplaatsen van luchtvervuiling uit de woonkernen van Parkstad richting de randgemeenten, zoals Nuth en Vaesrade.□Maar deze zaken zijn met name slechts voor de stedelijke gebieden van Parkstad erg nuttig. Hiermee wordt geen belang naar voren gebracht, dat zodanig naar aard en omvang prioriteert, dat in redelijkheid van de plattelandsgemeente Nuth en haar inwoners mag worden gevergd dat zij afzien van hun eigen belangen.□Met name heeft het Platform moeite met de gevolgen van de verkeerstoename in de regio Nuth, met toename het sluipverkeer, met de ongelofelijke omwegen die verkeersdeelnemers uit Nuth en Vaesrade moeten maken om via de Turbo-rotonde richting Heerlen/Aken te reizen, met verkeersstagnaties in het lokale wegennet waardoor knippen moeten worden aangebracht die vooral last bezorgen aan de omwonenden, met de te verwachten afname van de lokale verkeersveilig-heid, met de afname van de leefkwaliteit en met de afname van de bereikbaar-heid casu quo verbindingen tussen van Vaesrade-Nuth en Vaesrade-Hoensbroek. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
□□
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

□
Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09728**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Met de ongelukkige indeling in `gelijkwaardige` alternatieven voor allerlei afzonderlijke varianten in het tracé van de Buitenring, een MMA-mens en MMA-natuur, werd voorbijgegaan aan de rechtszekerheid die burgers moeten kunnen ontlenen aan de beschermde status van zaken die krachtens de wet bescherming genieten, te weten de natuur, rijksmonumenten en archeologische vindplaatsen. Deze beschermde status dient in het begin van het afwegingsproces voorafgaand aan de corridorbepaling ertoe te leiden, dat de zones die een hoge mate van wettelijke bescherming genieten (natuur, rijksmonumenten en archeologie) bij voorbaat worden ontzien van onderzoek en bestuurlijke afweging totdat na onderzoek vaststaat dat andere minder beschermde gebieden in het geheel niet in aanmerking kunnen komen voor aanleg van de Buitenring.□□In het provinciaal inpassingsplan (PIP) worden zware mitigatie compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij wettelijk beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is, dat wil zeggen: eerst uitputtend ter hand had moeten worden genomen.□□In het PIP bij de corridorbepaling is dit onvoldoende gemotiveerd.□□Het Platform beweert op grond van het voorgaande, dat de juridische grondslag voor alle gehanteerde alternatieven onvoldoende is gemotiveerd en onderbouwd in het PIP.
Antwoord:	Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. □ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden

kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de

Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01488-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 09916

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Ladder van Verdaas zou richtinggevend zijn bij de oplossing van deze mogelijke problemen. Als hier wordt gesteld, dat de aanleg van nieuwe infrastructuur de zwaarste maatregel is en dat volgens de Ladder van Verdaas de bestaande infrastructuur moet worden benut/verbreed, valt het niet uit te leggen waarom een eventueel verbrede Randweg niet in het Buitenringtracé wordt opgenomen, in plaats van een nieuwe onnodige en veel problemen veroorzakende autoweg pas langs Vaesrade door voorheen beschermde natuurgebieden. De conclusies van Ecorys kloppen daarom niet. En dat komt omdat de analyses niet sporen met het door de Provincie gevoerde beleid. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan worden de 3 B`s genoemd`. Benutten, Bijsturen en beïnvloeden en Bouwen. Op pagina 76 van het Ontwerp Inpassingsplan wordt dit beleid aangehaald. Maar in de toepassing is het vervolgens nergens meer te bekennen. De Ladder van Verdaas volgens Ecorys helpt niet om het probleem op te lossen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09920**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In het PIP bij de corridorbepaling is dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Hiermee wordt door de provincie Limburg de rechtszekerheid aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden, Rijksmonumenten en archeologie. Deze bezorgdheid over de rechtmatigheid van het PIP strekt zich ook uit over de plannen voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth, daar waar een Turborotonde geprojecteerd wordt in het Beschermd Landschap Heuvelland (alle gebieden ten westen van de A76).
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ De exacte ligging van het tracé is in een aantal stappen bepaald. De eerste stap daarbij was het bepalen van de corridor. De laatste stap is het voorliggende inpassingsplan. Het Inpassingsplan is het officiële moment om zich uit te spreken over het gekozen tracé. Daarbij staat de gehele tracékeuze ter discussie. Er is dus geen sprake van onzorgvuldig bestuurlijk handelen. Immers een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om zich nu over de plan en de daaraan ten grondslag liggende keuzes uit te spreken.□□Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Ook de beschermde waarden voor wat betreft natuur, rijksmonumenten en archeologie zijn meegenomen in deze studies.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10426**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten aanzien van het regionaal verbindend wegennet ter hoogte van de wijk Maria-Gewanden in Hoensbroek moet geconstateerd worden, dat de schakel in het wegennet absoluut niet ontbreekt, er is namelijk de eerder aangelegde Randweg Hoensbroek. Om deze reden is het onbegrijpelijk, dat er rond Mariagewanden vanmeet af aan uitgekeken is naar een nieuw aan te leggen wegvak; immers de bestaande weg komt in aanmerking voor opwaardering conform de eerder geciteerde beleidsuitgangspunten van de provincie.□□Het is juist deze eerste doorkruising van het conflictrijke gebied met zwaar beschermde natuurgebieden dat geheel in de beoordeling van het tracé ontbreekt, niet in het onderzoek is meegenomen en bij de bestuurlijke besluitvorming niet is meegewogen. Nooit is de vraag gesteld of het bedoelde conflictrijke gebied voor een tweede keer doorkruist zou moeten worden, dit maal dan voor de aanleg van een "parallelweg", terwijl dit voor de besluitvorming en voor de wijze waarop het onderzoek heeft plaatsgevonden, zeer wezenlijk is.□Bij de gehele besluitvorming is slechts uitgegaan van de huidige situatie waarbij het ontstaan van de huidige situatie volledig uit het oog is verloren.
Antwoord:	In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en geluidsoverlast te voorkomen door het toepassen van geluidsreducerend asfalt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10444**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De conclusies uit het Nederlandsonderzoek uit 2001 bij basisscholen gelden natuurlijk ook voor bestaande scholen, waarlangs een snelweg wordt aangelegd. De St. Servatiusschool in Vaesrade ligt aan Op de vijf bunder 3, 6361 JE Vaesrade en ligt maar ca. 200 meter van de aan te leggen Buitenring af. Dit is een school, zoals die bedoeld wordt door de 6ezondheids-raad. Er gaan kinderen in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar naar deze school.□□Dat de GGD Zuid-Limburg zich over dit voorname aspect van het project nog niet expliciet heeft uitgesproken, vindt het Platform onbegrijpelijk. De Buitenring mag gewoonweg niet zo dichtbij deze school worden aangelegd. De uitstoot van fijnstof, stikstofdioxide en vooral roet is schadelijk voor de gezondheid van de Vaaesraadse schooljeugd. Het vergroot de kans op luchtwegaandoeningen zoals astma en chronische bronchitis en verergert reeds bestaande klachten.□□Voor de Provincie Limburg gelden de gezondheidseffecten slechts als één van de belangen die worden afgewogen in het gehele project Buitenring. De kans dat dit belang ondersneeuwt en ondergeschikt wordt in de haast die het project thans kenmerkt, is levensgroot.□□De World Health Organization (WHO) van de Verenigde Naties onderschrijft de argumentatie van de Gezondheidsraad. Deze komt er in de kern op neer, dat nabij snelwegen roetdeeltjes rondzweven, uitgestoten door met name vrachtverkeer, die zich hechten aan longblaasjes en leiden tot gezondheidsproblemen.□Dat de situering van de school in Vaesrade ten opzichte van de Buitenring zou voldoen aan de wettelijke normen voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), wordt door het Platform glashard ontkend. De Gezondheidsraad en WHO vinden dat deze wettelijke normen onvoldoende waarborgen bieden voor het uitsluiten van gezondheids-effecten bij kinderen en dat dient de Provincie een zorg te zijn.□De Provincie zou zich niet op deze normen moeten baseren vindt het Platform Vaesrade. De gezondheid van onze kinderen moet in het besluitvormingsproces rond de Buitenring een zwaarwegend criterium zijn. □□Duidelijk wordt dat de vierbaansautoweg/Buitenring nabij de Rozenstraat te Vaesrade verdiept pal onder de voetbalvelden komt te liggen, op slechts luttele meters afstand van waar gesport gaat worden. Hierdoor ontstaat een uitermate ongewenste situatie, die voor sporters onevenredig grote gezondheidsproblemen zullen opleveren. Dit probleem werd tot op heden niet onderkend.□Het is bekend dat tijdens het voetballen sporters op een andere wijze adem halen.□Door het hijgen en de inspanning wordt de behoefte aan extra zuurstof groter en wordt de door de Buitenring vervuilde lucht in grote concentraties in de longen en bloedbaan opgenomen. Hier geldt nog meer dan hetgeen het Platform in het hiervoren staande over de schoolkinderen beschreef, dat zich in de lucht boven het voetbalveld hoge concentraties roet, fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) zal bevinden, vooral omdat de afstand tot de Buitenring slechts enkele meters bedraagt. En genoemde gassen afkomstig uit emissie van passerende voertuigen, stijgen volgens natuurkundige wetten op en blijven boven het sportveld hangen. Dit probleem is in voorgaande studies nooit onderzocht, maar dat zal wel moeten gebeuren voordat voetballers op de nieuw aangelegde velden hun sport en sportieve recreatie naar hartelust kunnen beoefenen. Sport kan alleen geschieden als er een□gezonde luchtkwaliteit is en dat kan nu niet gegarandeerd worden, sterker nog, op dat punt lijdt de RKW Vaesrade onevenredig nadeel. En dat was niet de afspraak.□□Tot slot van deze paragraaf wijst het Platform erop, dat in het luchtkwaliteitsonderzoek geen invoergegevens van het model zijn weergegeven. Deze invoergegevens zijn niet terug te vinden en dienen te worden gepresenteerd, zodat kan worden gecontroleerd of van de juiste uitgangspunten is uitgegaan. De gemeente Nuth wilde ook al graag het model inzien dat is gebruikt voor het luchtkwaliteitsonderzoek.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn

kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01488-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10450

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de Buitenring wordt één van de twee gemeentelijke voetbalvelden van RKVV□Vaesrade aangesneden. Het betreft het trainingsveld dat door de vereniging ook als□wedstrijdveld wordt gebruikt. Op 7 december 2009 en 5 februari 2010 is dit□tijdens een bestuurlijk overleg tussen het College van BAW van Nuth en gedeputeerde□Driessen besproken. Door de Provincie is toen toegezegd dat zij voor een□adequate oplossing zorg zou dragen. Ook in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 10□februari 2010 is dit probleem naar voren gebracht, Gemeld is dat het voetbalveld□niet te sparen is, maar dat er bestuurlijk acceptabele oplossingen te vinden zijn.□Vooruitlopend op een ambtelijk overleg met de Provincie om te komen tot een□acceptabele oplossing, is er door de gemeente Nuth en het bestuur van RKVV□Vaesrade in goed overleg Vaesrade een programma van eisen en aanvullende punten□tot stand gekomen.□□Met het gemeentebestuur van Nluth is het Platform Vaesrade van mening dat de□RKVV Vaesrade niet in een nadeliger positie mag komen te verkeren als gevolg van de□aanleg van de Buitenring en dat de sportaccommodatie na de onverhoopte aanleg van□de Buitenring in een vergelijkbare situatie als thans terug gebracht moet worden.□Het aanbod van de Provincie voldoet niet aan dat vereiste en wordt daarom in het belang van de RKVV Vaesrade afgewezen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Verder wordt de zienswijze voor kennisgeving aangenomen.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10455**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tijdens dit overleg zijn ook de voorwaarden van de gemeenteraad van Nuth om de Buitenring verdiept aan te leggen besproken. Omdat een verdiepte aanleg meer geld kost en hiervoor vooralsnog de financiële middelen ontbreken, heeft de Provincie de ligging van de Buitenring op maaiveldniveau - voor een deel enigszins (ca. 2 a 3 meter) verdiept in verband met het bestaande reliëf van het landschap - in het Ontwerp Inpassingsplan opgenomen. Dat is echter onvoldoende voor de gemeenteraad van Nuth en voor het Platform. Daarop is door de provincie toegezegd dat in het Ontwerp Inpassingsplan de planologische mogelijkheid voor de aanleg van een verdiepte ligging wordt meegenomen. Bij de aanbesteding van het project zal de markt worden uitgedaagd om een verdiepte ligging te realiseren, die binnen het huidige budget valt. Het plan van L `Ortye zal dan, volgens toezegging van de gedeputeerde, onder de aandacht worden gebracht van de marktpartijen. In het voorliggende Ontwerp Inpassingsplan wordt geen rekening gehouden met deze voor Vaesrade zeer wezenlijke toezegging. Op de verbeeldingenkaart en in de voorschriften zijn geen aanvullende bepalingen opgenomen die een verdiepte aanleg mogelijk maken, dan wel hierop wijzen. Het Platform Vaesrade wijst erop dat toezeggingen tussen overheden onderling even hard zijn als in het civiele recht en wil dat genoemde aanpassing van de kaart en van de voorschriften alsnog zal plaatsvinden.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10456**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Platform Vaesrade vindt het Ontwerp Inpassingsplan niet voldoende con-creet ten aanzien van de wijze van aanleg van de Buitenring, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders in deze ontbreken ten enenmale.□□Daarom zal er nu een voldoende onderbouwd plannings- en toezichtsregime geregeld moeten worden voor de uitvoeringvan de werken, met één aanspreek-punt voor de hele coördinatie, afstemming en bijstelling van de planning en uitvoering bij te verwachten onzekerheden en calamiteiten. Dit moet volgens het Platform nu reeds worden meegenomen in de besluitvorming over het Ontwerp-Inpassingsplan, omdat het achteraf volstrekt onttrokken wordt en blijft aan de bestuurlijke controle door Provinciale Staten en het beeld van betrokken bur-gers en instanties. □□Het Platform Vaesrade vraagt zich af waar Gedeputeerde Staten mee bezig zijn. De besluitvorming over de Buitenring moet nog in Provinciale Staten plaatsvinden en vooraf dienen de zienswijzen nog te worden behandeld, die zeker zullen leiden tot herbezinning op het project. Mochten Provinciale Staten onverhoopt het besluit tot aanleg van de Buitenring nemen, dan begint er nog een beroepsprocedure bij de Raad van State die ook nog kan leiden tot het afblazen van het project. Kortom: het Platform vindt deze niet openbare aanbesteding volstrekt buiten de orde en hoogstens uitermate provocerend naar de vele tegenstanders van de Buitenring toe. □
Antwoord:	De daadwerkelijke uitvoering van de werkzaamheden en het daarbij horende plannings- en toezichtsregimes staat in de onderhavige procedure niet ter discussie. Uiteraard zal de uitvoering geschieden binnen de toepasselijke wettelijke kaders. □□Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□□De stelling van indieners dat het aanbestedingstraject prematuur is ingezet wordt voor kennisgeving aangenomen. □□□

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10458**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestisch onderzoek is wel een tabel opgenomen van de te amoveren woningen, zie tabel 3.11 blz. 37, maar daarbij zijn niet de berekende waarden opgenomen. In het akoestisch onderzoek dienen de geluidbelastingen casu quo de reden van amovering van de te slopen woningen te worden opgenomen/weergegeven, zodat duidelijk is dat deze woningen door hun ligging een te hoge geluidbelasting ondervinden van de geplande buitenring en geamoveerd moeten worden. Voor Vaesrade zijn ook situatietekeningen opgenomen in het akoestisch onderzoek echter zijn de hoogst belaste woningen, Rozenstraat 54, 56, 57 en 59, niet op een tekening aangegeven. Met name deze woningen, gelegen direct naast de buitenring, dienen zeker op een tekening te worden weergegeven.
Antwoord:	De woningen die in tabel 3.11 blz 37 staan van het akoestisch onderzoek deelrapport 10A worden geamoveerd en zijn daarom niet in het akoestisch onderzoek betrokken. Het amoveren heeft geen akoestische grondslag maar heeft betrekking op het ruimtebeslag van de BPL. Wat betreft de situatietekeningen, het klopt dat de figuur met de woningen aan de Rozenstraat 54, 56, 57 en 59 per abuis niet in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen. In het aangepaste akoestisch onderzoek wordt deze figuur alsnog toegevoegd. De betreffende woningen zijn wel in het akoestisch onderzoek betrokken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10461**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ter hoogte van Vaesrade bedragen de geluidbelastingen op de woningen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de Buitenring maximaal 45 dB(a) In eerdere onderzoeken bleek de geluidbelasting maximaal 58 dB(a) te bedragen en moesten zelfs enkele woningen worden geamoveerd omdat hier de geluidbelasting hoger dan 58 dB(a) bedroeg. Het verschil van 13 dB(a) is gedeeltelijk te verklaren omdat in eerdere onderzoeken de verkeersintensiteiten van de Buitenring in het akoestisch model gedurende de nachtperiode niet correct waren ingevoerd en er met een te hoog aantal vracht bewegingen was gerekend. Deze aanpassing leverde een geluidafname van 2-3 dB(a) op. Hoe de overige geluidreductie van 10 dB(a) wordt gerealiseerd is niet duidelijk op te maken uit de stukken die u ter inzage liggen. We gaan er van uit dat in het overdrachtsgebied tussen de Buitenring en de woningen in Vaesrade door grondwallen een geluidreductie teweeg gebracht gaat worden.Het Platform Vaesrade wil duidelijkheid hebben over hoe deze reductie wordt gerealiseerd. Dit is niet uit het akoestisch onderzoek op te maken. Met name de hoogte van de grondwallen dient duidelijk te worden weergegeven. Het handigste zou zijn indien het akoestisch model beschikbaar wordt gesteld, zodat gecontroleerd kan worden of er door de provincie met de juiste gegevens is gewerkt. Indien het akoestisch model beschikbaar wordt gesteld kunnen ook de invoergegevens worden gecontroleerd die zijn gehanteerd bij de berekeningen van de geluidbelastingen. Op dit moment zijn niet alle invoergegevens terug te vinden in de stukken die ter inzage liggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij Vaesrade wordt een grondwal aangebracht die onderdeel is van het ontwerp. Deze grondwal heeft een akoestisch effect doordat de weg ten opzichte van de woningen in Vaesrade worden afgeschermd. Deze is niet aangemerkt als geluidsmaatregel maar maakt wel deel uit van het inpassingsplan. Door dit in het ontwerp op te nemen is de geluidsbelasting ter plaatse van de woningen in Vaesrade niet hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In de dwarsprofielen de grondwal ter hoogte van Vaesrade opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10462**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Volgens de rekenresultaten - zie pag. 438 van bijlage 5 van het akoestisch onderzoek - blijkt echter dat bij "Woning Kathagen 43" op 4,5 meter hoogte in de één na laatste kolom "Vast te stellen HW in dB(a)" een waarde van 59 dB(a) weergegeven. Met andere woorden dient dus voor de woning Kathagen 43 dus wél een hogere waarde te worden aangevraagd. Inspreker stelt in dit kader wallen/schermen aan te brengen. Met name het landschappelijke is een punt dat hier geen bezwaar kan zijn, omdat tussen de woningen Kathagen 43 en 45 voldoende ruimte is voor het aanleggen v.e. grond wal. Eveneens zal bij de aanleg van de Buitenring reeds veel met grond worden geschoven en is het praktisch en financieel aantrekkelijk de grond die vrijkomt in het project ter hoogte van Kathagen te gebruiken als grondwal tussen de woningen Kathagen 43 en 45 en de Buitenring. Door deze maatregel wordt voorkomen dat de nieuwe autosnelweg, gelegen op 25 meter van deze twee woningen, direct in het zicht is gelegen voor de bewoners. Daarnaast worden kosten voor het afvoeren van grond voorkomen! De bewoners van Kathagen wonen reeds jaren in een drukke omgeving qua wegverkeerslawaai. Door de aanleg van de Buitenring op de plaats waar de randweg is gelegen, ter hoogte van Kathagen, kan de overheid zich niet alleen achter de wettelijke regels (doelmatigheidscn`terium) verschuilen maar dient er alles aan te worden gedaan om het woonklimaat van deze bewoners te verbeteren. Door vrij eenvoudige maatregelen, bijvoorbeeld door langs de Buitenring een grondwal aan te leggen, kan het geluidniveau op de gevels van deze twee woningen een stuk worden gereduceerd. Door deze eenvoudige maatregel kan aan bewoners, die reeds jaren in een drukke omgeving met verkeersgeluid hebben geleefd, enigermate tegemoet gekomen worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voor de woning aan de Kathagen 43 is een hogere waarde vastgesteld van 59 dB. De woning is gelegen in cluster 75. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het niet financieel doelmatig is om voor woningen in dat cluster overdrachtsmaatregelen te treffen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10463**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In alle berekeningen wordt de B258n meegenomen als de meest optimale, lees met het meeste verkeer genererende variant. Vanuit Duitsland moet uit voldoende geluiden bekend zijn dat het hoogst onzeker is dat deze variant of dat de B258n er überhaupt komt. De gemeente Aachen heeft al in 2006 besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Het voorstel van de Milieufederatie Limburg om een Buitenringvariant zonder de B258n door te rekenen, wordt door het Platform Vaesrade van harte ondersteund.□De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien bovenstaande standpunten, met uit name Aachen, valt dit ook niet te verwachten. De nieuwe berekening zou wel eens voor de Buitenring een negatieve uitkomst kunnen geven.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10464**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De A76 is een internationale route met onder andere veel verkeer tussen Antwerpen en Duitsland. Menging met het stadsverkeer moet daarom worden voorkomen, omdat dit de voortgang van het doorgaande verkeer kan belemmeren. Zeker omdat er een overlap is van maar ca 3,2 km en ca 4/5 van het Buitenringverkeer dat in Zuidelijke richting afslaat naar de N281. Kortom het merendeel van het Buitenringverkeer heeft niets op de A76 te zoeken maar zorgt door in- en uitvoegen op ca 3 km voor veel onrust, opstoppingen en onveiligheid .Hier staan regelmatig files. Het verkeer op de A76 zal de komende jaren nog verder toenemen . Alleen een volledige scheiding van de twee wegen kan dit probleem oplossen. Bijvoorbeeld door het verschuiven van de A76 kan de Buitenring er naast gelegd worden. Tevens kunnen dan de te scherpe bochten in de A76 afgevlakt worden.
Antwoord:	In het kader van de MER voor de aansluiting Nuth zijn dynamische □ □verkeersberekeningen gemaakt waarmee aangetoond is dat het voorgestelde □ □verkeersplein Nuth de verkeersstromen kan afwikkelen. In afstemming met de □ □wegbeheerder van de A76, Rijkswaterstaat, is gekomen tot de beoogde oplossing □ □voor de aansluiting Nuth. Door het samenvoegen van drie uitwisselingspunten (Afrit Schinnen, Nuth noord en Nuth zuid) tot een aansluiting wordt het wegbeeld rustiger op de A76. Het initiatief voor eventuele verdere aanpassingen aan de A76 ligt bij de wegbeheerder van de A76, Rijkswaterstaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10465**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het is een feit dat nog niet alle grond is verworen, die benodigd is voor de aanleg van de Buitenring. Ook zijn er nog woningen die door de Provincie gekocht worden, omdat zij op plaatsen staan die straks niet meet bewoonbaar zijn. Nog deze week werd er in Kathagen een bod op een woning uitgebracht, nadat de onderhandelingen daarover meer dan een jaar waren afgebroken. De Provincie heeft nu haast. Gelukkig staat in de Onteigeningswet een procedure aangegeven, die met alle zorgvuldigheidseisen is omkleed en die niet aan de bestuursrechter maar voor de burgerlijke rechter wordt voorgelegd. De burgerlijke rechter laat zich niet haasten door de Crisis- en herstelwet. Duidelijk is dat de eigendom van grond op de juiste locatie mensen nog de enige gelegenheid biedt om zich te weer te stellen tegen de haast om de Buitenring aan te leggen.□Met in het achterhoofd de gedachte dat de belastingbetaler uiteindelijk de Buitenring zal betalen, vindt het Platform dat de prijzen die voor grondver-werving i.v.m. de Buitenring door de Provincie werden en worden betaald, door een volksvertegenwoordigend orgaan zullen worden gecontroleerd op realiteitswaarde.□Over de schade die het bestemmingsplan Buitenring en het PIP teweegbrengen kunnen burgers een schadeclaim indienen als zijnde planschade. De procedure daarvan is wettelijk vastgelegd, maar het zou getuigen van realiteitszin als een begroting van te verwachten planschadeclaims was opgenomen. Deze omissie kan worden hersteld. Deze planschade kan en mag niet worden afgewenteld op de Parkstadgemeenten. Uiteindelijk ligt het primaat van de Buitenring bij de Provincie, desnoods tegen wil en dank van de Parkstadgemeenten. Het Platform neemt het op voor de inwoners van Vaesrade die geconfronteerd worden met een te verwachten waardevermindering van hun onroerend goed na aanleg van de Buitenring. En dat zijn er veel. Te verwachten is dat de geldbuidel van de Provincie daarvoor niet wijd open zal gaan. Provinciale Staten kunnen dit aspect bij de besluitvorming over de Buitenring meenemen. Ofschoon in individuele gevallen pas wordt beslist als de reële schade daadwerkelijk kan worden vastgesteld.
Antwoord:	De opmerkingen over de gang van zaken in een mogelijke onteigeningsprocedure worden voor kennisgeving aangenomen. Onteigening, indien noodzakelijk, geschiedt ten name van de provincie. Hierdoor is de controlerende functie van Provinciale Staten voldoende gewaarborgd. □□Indien een reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□De eventueel te vergoeden tegemoetkoming in de planschade komt dus niet voor rekening van de parkstadgemeenten. □□

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10466**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Buitenring is oorspronkelijk als ringweg bedoeld. Maar door de extra lange lus met turbo-rotonde is de ring niet als zodanig te gebruiken. De gevormde omwegen en belemmeringen zorgen ervoor dat deze lus in veel gevallen flinke tijdverliezen oplevert en dus door weggebruikers gemeden gaat worden. En dan is de Buitenring dus een obstakel in plaats van de beoogde oplossing, terwijl het lokale verkeer dichtslibt.□□Inspreker verwijst vervolgens naar in april 2008 het evaluatierapport "Toepassing Geregelde Turbo-pleinen" opgesteld door de Werkgroep Evaluatie Geregelde Turbopleinen van de provincie Zuid-Holland. □En stelt:□Met name kunnen de ervaringen opgedaan met turbopleinen elders in het land voorkomen dat wij hier dezelfde toestanden krijgen als vorig jaar bij de tunnels nabij Roermond. Op dat punt heeft Rijkswaterstaat in combinatie met de Provinciale afdeling wegenbouw geen beste reputatie gekregen. Leren van wat anderen fout hebben gedaan en analyses maken van hoe het beter kan, is altijd wijzer dan blind op de eigen "wijsheid" vertrouwen en als een karrepaard de uitgestippelde route blijven vervolgen omdat die nu eenmaal uitgestippeld was.
Antwoord:	De locatie en vorm van de aansluiting Nuth is het resultaat van een proces van afwegingen waarbij onder andere de (zwaarte van) verkeersrelaties, de doelen die nagestreefd worden (functionaliteit) alsmede de (ruimtelijke) beperkingen een rol hebben gespeeld. In het kader van de MER voor de aansluiting Nuth zijn dynamische verkeersberekeningen gemaakt waarmee aangetoond is dat het voorgestelde verkeersplein Nuth de verkeersstromen kan afwikkelen. Uit de uitgevoerde verkeersanalyses (zie deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg) en het rapport “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de Buitenring inclusief aansluiting Nuth leidt tot kortere reistijden op diverse verkeersrelaties. Voor bepaalde verkeersrelaties zullen echter ook ten gevolge van de aansluiting Nuth voor bepaalde verkeersrelaties omwegen en extra reistijden ontstaan. Het meenemen van ervaringen hebben we geborgd door de “bedenker van het turboplein” (de heer Fortuijn) te betrekken bij het totstandkomingsproces van de aansluiting Nuth.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01488-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10469**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Tijdens de aanleg van de Buitenring zal er veel werkverkeer door Vaesrade komen. Ook zullen er allerlei werkzaamheden plaatsvinden, die overlast bezorgen aan de inwoners van Vaesrade, zoals wegafsluitingen, geluid en stof in de lucht. Het mag niet zo zijn, dat deze overlast geheel ten laste van de inwoners van Vaesrade komt/blijft, zonder dat daar tegenover een redelijke compensatie /vergoeding staat. Over dit aspect zwijgt het concept-Inpassingsplan, het Platform Vaesrade is van mening dat ten aanzien van het aanlegtraject overleg dient plaats te vinden met de gemeente Nuth over de logistiek in het areaal van de gemeente dat hiervan last gaat krijgen en over genoemde compensatie. Ook zal bij de planning rekening gehouden moeten worden met lokale werkzaamheden en activiteiten, zodat het (maatschappelijk) verkeer niet voor korte of langere tijd ontwricht wordt. Tijdige afstemming is geboden, waarbij de Provincie niet altijd het machtswoord mag spreken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de omwonenden. Inzet zal daarbij zijn de bereikbaarheid van de woning. Uiteraard zullen de uitvoeringswerkzaamheden geschieden binnen de kaders van de toepasselijke wetten en regelgeving.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01489-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh- Leers R., Merkelbeekerstraat 47 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak voor de realisatie van de Buitenring zijn niet aangetoond. Voorts is de aanslag op het milieu onverantwoord en zijn er potentieel ernstige gezondheidsrisico`s. Niet duidelijk is of het project gefinancierd kan worden.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Met betrekking tot de financiering van het project wijst de provincie op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01489-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09389**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh- Leers R., Merkelbeekerstraat 47 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekerstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doet aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekeni op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbemden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelhcidsbegrcnzing van 30 km/uur.
Antwoord:	Zowel ten oosten als ten westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring ingesneden. Omdat de Merkelbeekerstraat lager ligt kruist de Buitenring deze op maaiveld. Een insnijding ter plaatse van de Merkelbeekerstraat is helaas niet mogelijk, omdat de Buitenring dan ten oosten en ten westen van de Merkelbeekerstraat dieper ingesneden zou moeten worden. Het gevolg van deze situatie is dat de Merkelbekerstraat de Buitenring bovenlangs moet kruisen. □Bij het ontwerp van de Buitenring is zorgvuldig gekeken naar de impact van de weg op de huidige omgeving. Specifiek voor de locatie : de heuvel die zich ter plaatse van de locatie van de kruising van de Merkelbeekerstraat bevindt, zorgt ervoor dat de impact van de kruising zeer beperkt houdt. Het viaduct in de te verleggen Merkelbekerstraat wordt immers op gelijke hoogte met het bestaande terrein gebouwd.□□Ten aanzien van de snelheidsbegrenzing in de wijk : alleen de verlegde Merkelbekerstraat heeft een hogere ontwerpsnelheid, de snelheidsbegrenzing in de overige straten blijft gehandhaafd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01489-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh- Leers R., Merkelbeekerstraat 47 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01489-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh- Leers R., Merkelbeekerstraat 47 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogetijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Ten plaatse van de verlegde Merkelbekerstraat wordt, zoals eerder gesteld, gebruik gemaakt van het huidige glooiende karaker van het landschap. De kruising van de verlegde Merkelbekerstraat met de Buitenring is gesitueerd ter plaatse van de kruin van de heuvel er plaatse, zodat de impact van de kruising voor de omgeving tot een minimum beperkt wordt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01489-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van den Bergh- Leers R., Merkelbeekerstraat 47 6441KJ te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht. In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld, Bingelrade, Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties. Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderentoename van fijnstof, lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Woede , Frustratie, Onbegrip en Ergernis over de inpassing van de weg bij de Brunssumse wijk Klingbemden.□Ondanks eerdere toezeggingen van locale en provinciale bestuurders komt er toch geen verdiepte ligging van de weg ter hoogte van de Klingbemden.□De Buitenring wordt niet verdiept aangelegd zoals voor de gemeenteraadsverkiezingen (3 maart jl.) werd beloofd, maar de Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld hoogte, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd.
Antwoord:	Het ruimtebeslag is gebaseerd op een voorstel dat is aangedragen door de bewoners van de Kling. Dit voorstel is overgenomen door de gemeente Brunssum. Zij hebben vervolgens bestuurlijk bedongen dat deze oplossing werd opgenomen. De maaiveldligging zoals die bestuurlijk is afgespoken heeft tot gevolg dat de Merkelbeekerstraat hersteld en omgelegd dient te worden. En de huidige locatie is hiervoor de enige oplossing.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Merkelbeekerstraat wordt afgesloten en het (sluip)verkeer naar Schinveld/Bingelrade/Amstenrade/Sittard/Merkelbeek neemt rechtsaf de wijkweq van de□Kljngbemden en gaat daarna links omhoog naar de nieuwe brug die over de 4-baans Buitenring□loopt. Onacceptabel!
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dit betekent dat het onderste deel van de Klingbemden naast de AWACS overlast (AWACS gaat hier laagvliegend bijna loodrecht over de huizen) en de Buitenring overlast (buitenring ligt 40 meter van woningen) ook nog eens een doorgaande weg vlak voor de huisdeuren krijgt! Een 5 meter hoog geluidscherm maakt de ramp compleet, zo wil en kan je niet leven! Het tracé van de Buitenring volgt precies de aanvliegroute van de AWACS vliegtuigen. Een groot deel van de inwoners van Brunssum, Onderbanken en Amstenrade zitten al tientallen jaren opgezadeld met het lawaai en de fijnstof van de AWACS vliegtuigen. Daar komt de overlast van de Buitenring nu nog eens bovenop. De gezondheidsrisico`s zijn voor de bewoners onder de aanvliegroute nu al onaanvaardbaar groot en buitenproportioneel. De 2e kamer heeft in mei 2010 uitgesproken dat de geluidsoverlast van de AWACS vliegtuigen in Limburg gereduceerd moet worden met 35% per l januari 2012. Hoe is het dan te vreklaren dat de Provincie deze mensen wil opzadelen met nog meer Lawaai en fijnstof. De gezondheid van duizenden wordt op het spel gezet, wat zijn de gevolgen voor de gezondheid op korte en lange termijn?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De speelweide wordt zonder slag of stoot weggevaagd, bij realisatie van de wijk (ca. 1976) was het inpassen van groen en de speelweide een alles beslissende eis om de wijk Klingbemden te realiseren, nu blijkt dit voor het welzijn van de bewoners met hun gezinnen allemaal niet meer nodig te zijn. Een kever of klein zoogdier wordt beter behandeld!
Antwoord:	Ter hoogte van de wijk Klingbemden is het trace van de Buitenring zodanig gekozen dat het dal van de Merkelbekerbeek zoveel mogelijk wordt ontzien. De Buitenring ligt hierdoor op korte afstand van de stadsrand. Het onvermijdelijk dat hierbij bestaande functies zoals de speelweide komen te vervallen. Het gebied tussen de Buitenring en de woonwijk wordt ingericht als toegankelijke groene stadsrand. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De inwoners van de Klingbemden krijgen bij realisatie van deze plannen te maken met zeer gevaarlijke situaties voor hen en hun kinderen, veel verkeer, veel lawaai, veel f ijnstof, een onleefbare situatie en dit alles omdat de Provincie de nieuwe weg niet verdiept aanlegt. Verdiept aanleggen houdt volgens de bewoners van de Klingbemden in dat de buitenring onder de Merkelbeekerstraat doorgaat, de vreselijke geluidschermen die het mooie uitzicht verpesten zijn dan niet nodig en het doorgaande verkeer kan gewoon zoals nu ook het geval is gebruik blijven maken van de Merkelbeekerstraat. De wijk Klingbemden extra belasten en de bewoners het leven zuur maken is dan niet meer nodig! Ik ga er van uit dat de Provincie haar plannen herziet en dat inderdaad `onze mening telt`!
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. In aanvulling daarop geldt dat het ontwerp van de Buitenring is getoetst op gevaarlijke situaties, zowel voor de weggebruikers als voor de huidige bewoners in het gebied. Eén van de aspecten waarop getoetst is, is geluidsoverlast voor omwonenden. Op die locaties waar het verkeer op de Buitenring een te hoge geluidsbelasting produceerde voor omwonenden, zijn geluidsbeperkende maatregelen getroffen. De benodigde geluidswerende voorzieningen zijn geheel ingepast in de omgeving. Daar waar mogelijk zijn geheel of gedeeltijke transparante schermen toegepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Adviesbureau Ecorys heeft in opdracht van de Provincie een rapport uitgebracht waarin geconcludeerd wordt dat de maatschappelijke winst op het project 10% zal bedragen. Iedereen weet echter dat dit soort projecten financieel uit de hand lopen. Ik vraag me tevens af of de volgende onderwerpen in de Ecorys rapportage zijn meegenomen: ziektekosten door stof en lawaai van de duizenden bewoners langs het tracé, de duizenden WOZverlagingen, de duizenden planschade uitkeringen, het verlies van een gezonde leefomgeving, het wegblijven van toeristen en dagjesmensen, het verlies en aantasting van belangrijke natuurgebieden?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. In de MKBA zijn alle benodigde investeringen voor de Buitenring opgenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Brunssum en andere Parkstad gemeenten zijn inmiddels prima bereikbaar door het bestaande wegennet. Aan Duitse zijde is sinds een jaar de snelweg B56neu gerealiseerd, waardoor je vanaf de A2 binnen 15 minuten in Brunssum e.o. bent. Verder is de bereikbaarheid prima, vrijwel nooit heeft iemand binnen Parkstod geklaagd over slechte bereikbaarheid van evenementen of attracties. Ook op zomerse hoogtijdagen zijn een dierentuin in Kerkrade en een pretpark in Landgraaf van alle zijden en zonder oponthoud prima bereikbaar. Je kunt binnen Parkstad gewoon overal doorrijden, geen opstoppingen en al helemaal geen files. De mensen worden bij eventuele realisatie van de Buitenring voor korte stukjes gedwongen de auto te nemen, de bewegingsvrijheid van de inwoners wordt enorm belemmerd, de mensen kunnen door de insluiting van de Buitenring geen kant meer op.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09400**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De 0+ optie is nooit door de Provincie onderzocht. De bestaande wegen kunnen prima geoptimaliseerd worden en ook de bewegwijzering kan flink verbeterd worden. De extra overlast van een groot aantal burgers valt dan weg, natuurgebieden blijven bespaart en de kosten voor realisatie en optimalisatie van de bestaande wegen zijn vele malen lager dan een Buitenring.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Er zullen in Parkstad steeds minder mensen wonen.□Naar schatting zal de bevolking van parkstad van nu 250.000 inwoners gaan naar 180.000 in 2040.□Hoe is het dan te verklaren dat er meer asfalt moet komen, asfalt dat van de Provincie voorrang krijgt boven leefomgeving, en gezondheid van een groot deel van de parkstad inwoners.□Hoogleraar Brakman: `geld stoppen in spoorlijnen en wegen is geld weggooien, spoorlijnen en wegen gaan de krimp niet tegen`.
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit.□□Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. □□Het is niet onderzocht of de Buitenring bevolkingskrimp tegengaat. De Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Redelijkerwijs mag worden verwacht dat de Buitenring hiermee een bijdrage zal leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De impact van een 4-baans autoweg dwars door een verstedelijkt gebied is enorm.□Er liggen duizenden huizen binnen een afstand van 100 meter van de weg.□Onacceptabel dat straks auto`s en vrachtauto`s met lOOkm/uur vlak langs duizenden huizen denderen.□De hinder die de inwoners gaan ondervinden zal enorm zijn.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01490-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sloen H., Klingbemden 161 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De woningen straks gelegen aan het tracé van de Buitenring zijn inmiddels al flink tot wel 30% in waarde gedaald.□Hoe denkt de Provincie deze mensen nu en straks bij realisatie van de Buitenring hun verlies te compenseren?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objectenaan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn.□□ Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur.□□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in□plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende

maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09406**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Wij zijn ervan bewust dat het voorliggende inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan

hebben. Bij de uitwerking van de weg wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met compenserende maatregelen en/of een beperking van de nadelige effecten.

Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09412**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Meer aandacht voor de fietsers• Een fietspad langs het viaduct van de Torenstraat als basis van een goede verbindingNieuwenhagen-Hopel zou een grote verbetering zijn. Niet alleen voor het woon-werkverkeermaar ook voor de recreatieve sector. Ook het station Hopel wordt dan goed bereikbaar.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09723**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Indien de provincie niet bereid is tot verdergaande maatregelen ter beperking van de overlast hier ter plekke dan moet naar mijn mening het hele traject voor de aanleg van de buitenring opnieuw gedaan worden en mag het inpassingsplan BPL niet aangenomen worden wegens het ontbreken van "nut en noodzaak".
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09725**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een tot 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. Dit in combinatie met de totale onduidelijkheid over de gehanteerde data leidt tot de constatering dat er nog weinig waarde aan de uitkomsten van het akoestisch model kan worden gehecht en extra waarde aan het gezonde boerenverstand moet worden toegekend.
Antwoord:	Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). De geluidberekeningen zijn uitgevoerd volgens de geldende rekentechnische voorschriften. Deze voorschriften zijn neergelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01491-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09726**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De eindconclusies kunnen niet anders luiden dan:□• de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden□• de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend□• de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en noodzaak" analyse.□• het resultaat van beide toetsen toont aan dat de buitenring geen nut heeft□• de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat□• over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van□knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.
Antwoord:	Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09415**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten stellen dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van hun woning aan de Birgitta-Gracht niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt de rondweg aangelegd over de Hamstraat, welke weg is gelegen in de zeer directe nabijheid van de Birgitta-Gracht.□Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden:□ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Volgens cliënten is in hun geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien.□Cliënten stellen dat de beide andere alternatieven, te weten via de Tunnelweg of de Roderlandbaan, geschikter zijn dan het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen alternatief. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder□cliënten betekent de aanleg van de Buitenring alhier dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. De belangen van cliënten stellen dat hun belangen onvoldoende zijn meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor is gekozen voor het tracé over de Dentgenbachweg welke wordt doorgetrokken naar de Hamstraat.
Antwoord:	Bij de diverse alternatieven die in het kader van de Tracénota / MER - UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n zijn onderzocht en afgewogen is onder andere gekeken naar een alternatief via de Tunnelweg, een alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg en een alternatief via de Roderlandbaan. Op basis van de beoordeling en afweging van de alternatieven is het alternatief via de doortrekking Dentgenbachweg als onderdeel van het voorkeursalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09418**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënten verwijzen naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R 1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De Buitenring loopt onder andere door Brunssum en zal ook hier leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking met bijbehorende geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan.□Op dit moment is het voor cliënten nog mogelijk om ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Geluidsoverlast is ook slecht voor hun gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, s l aapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan stellen cliënten een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen te lopen Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. GS is veel te gemakkelijk overgegaan tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Hierbij heeft GS onvoldoende ingezet op het inzetten op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënten dan ook niet in. Cliënten stellen dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaardegebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09419**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zullen cliënten ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënten stellig verworpen. Voor cliënten leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van hun woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënten wonen in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen cliënten een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09433**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënten Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënten langsrijden. Ook het uitzicht vanuit de woning van cliënten wijzigt in negatieve zin. Direct langs de tuin van cliënten is een ventweg gelegen. Tussen deze ventweg en de Buitenring komt een geluidsmuur te staan van 6 meter. Cliënten krijgen flinke uitzichtschade als gevolg van de aanleg van deze geluidsmuur. Bovendien vrezen cliënten door de situering van de geluidsmuur dat deze eerder zal leiden tot meer dan minder geluidsoverlast Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënten. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatievegezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zullen cliënten worden beperkt in de mogelijkheden om hun woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09436**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten exploiteren een Boerderijwinkel aan de Hamstraat. Bedrijfsactiviteiten bestaan uit het verkopen van agrarische producten (groente, fruit, e.d.), akkerbouw, pluimveehouderij en mesthouderij, alsmede het dienst doen als pensionstalling voor paarden. Het in het ontwerp-inpassingsplan opgenomen tracé loopt direct langs het bedrijf van cliënten. Als gevolg hiervan stellen cliënten dat een reële exploitatie van hun bedrijf niet meer mogelijk is.□De Buitenring zal leiden tot enorme verslechtering van de bereikbaarheid van het bedrijf van cliënten. Hierdoor zullen het merendeel van de bedrijfsactiviteiten van cliënten niet meer kunnen worden uitgeoefend. De verkeersonveilige situatie als gevolg van de Buitenring zullen ertoe leiden dat de activiteiten van hun Boerderijwinkel enorm zullen dalen.□Ook de bedrijfsactiviteit pensionstalling zal enorme schade ondervinden als gevolg van de stank- en geluidsoverlast welke de aanleg van de Buitenring met zich mee zal brengen. Deze recreatieve activiteit strookt natuurtijk in zijn geheel niet met het direct liggen naast een snelweg. Bovendien leidt de aanleg van de Buitenring tot een inperking van de uitrijmogelijkheden voor de paarden welke cliënten momenteel hebben.□De aanleg van de Buitenring direct naast het perceel van cliënten leidt tot een forse aantasting van de leefkwaliteit van het gebied- Zeker gezien de activiteiten die cliënten ontplooien betekent aantasting van de leefkwaliteit in deze omvang dat een financieel verantwoorde bedrijfsvoering niet meer mogelijk is. Ook zal het bedrijf hierdoor onverkoopbaar zijn. Cliënten worden dan ook onevenredig aangetast door deze tracékeuze.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09534**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist indeze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09535**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09536**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09537**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09538**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een niet geactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Wij verwijzen voorts naar de beantwoording van de eveneens namens reclamant ingediende zienswijzen onder nummer 1073 (ingediend door Aelmans).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09539**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09540**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09541**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09542**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09543**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhouding In het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09544**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09545**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09546**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09547**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervan kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01492-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09548**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	ARAG namens Boerderijwinkel Bost , Hamstraat 143 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde

diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01493-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09438

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Client stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de directe nabijheid en op zeer korte afstand_van zijn woningen aan de Monseigneur Mannensstraat niet de juiste is. In het ontwerp-BPL wordt/is voor Brunssum gekozen voor het noordelijke tracé. De woningen van cliënt zijn hier direct naast gelegen. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval geen sprake is van het alternatief waarbij voornoemde kwetsbaarheden zo veel mogelijk worden ontzien. Cliënt stelt dat de beide andere alternatieven, te weten zuidelijk of dwars door gemeente Brunssum heen met een tunnel, ofwel eerder in dit schrijven genoemde alternatieven in het bestaande wegennet, betere oplossingen zouden zijn geweest. Het door GS gekozen alternatief is gelegen langs dichte woonbebouwing. Voor de omwonenden van dit voorkeurstracé, waaronder cliënt, betekent de aanleg van de Buitenring bij de Kling dan ook een flinke verslechtering van het woon- en leefmilieu. GS heeft de belangen van cliënt onvoldoende meegenomen bij voornoemde tracé-keuze. Tevens heeft GS onvoldoende gemotiveerd waarom voor het noordelijk tracé is gekozen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09439**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010(zaaknummer200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is (mede door regelmatig en/of dagelijks opstijgende en dalende vliegtuigen van AWACS) dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Deze toename van verkeersbewegingen zal voor cliënt, woonachtig in de zeer directe nabijheid van het tracé, leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan. Cliënt verzoekt GS om aan te geven hoe hoog de geluidsbelasting op zijn woningen zal worden na de aanleg van de Buitenring. Op dit moment is het voor cliënt nog mogelijk regelmatig ongestoord in zijn achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor zijn gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënt een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van.stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënt begrijpt dat in het onderhavige inpassingsplan is voorzien in de aanleg van een geluidsscherm over een totale lengte van 650 meter en met een hoogte van 11 meter op korte afstand van zijn woningen. Dit getuidscherm heeft als doel om de geluidsoverlast van de Buitenring voor de torenflats gelegen in Brunssum-Noord te verminderen. Cliënt vreest echter dat dit geluidscherm zal leiden tot een toename van de geluidsoverlast voor zijn woningen. Cliënt stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënt stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren, kan er bij cliënt dan ook niet in. GS dient alsnog te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6

van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01493-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09440

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een nog forsere toename van de luchtverontreiniging (door fijn stof/PM10, stikstofoxyde/ NO en uitstoot van CO2),zeker in combinatie met de luchtverontreiniging, veroorzaakt door overvliegende AWACS-vliegtuigen. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal voor cliënt de hiermee gepaard gaande cumulatieve stankoverlast (in samenhang met de stankoverlast van AWACS-vliegtuigen) aanzienlijk vermeerderen. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënt stellig verworpen. Voor cliënt leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van zijn woon- en leefmilieu.Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënt woont in de zeer directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënt een
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09441**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woningen van cliënt. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die langs de woningen van cliënt rijden. Daarnaast zal ook het gebruik van de woningen en tuinen wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënt. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënt worden beperkt in de mogelijkheden om zijn woningen te luchten; het geluid en de stank van constant voorbijrijdend verkeer maken dit niet echt aantrekkelijk. Tenslotte wenst cliënt op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot behoorlijke uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09549**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander vande aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn̈t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een□noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking. □
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09551**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Cliënte kan zich niet verenigen met enkele in de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL opgesomde problemen, op grond waarvan GS de aanleg van de rondweg wenst te rechtvaardigen. Zo staat op pagina 10 van deze toelichting onder andere geschreven dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid, als ook dat deze een rem plaatst op zowel de economisch en toeristisch-recreatieve ontwikkeling van de regio Parkstad- Cliënte is van mening dat onvoldoende onderzoek is verricht of de aanleg van deze rondweg leidt tot een oplossing van voornoemde (door GS als zodanig bestempelde) problemen. Het komt cliënte voor dat de door GS gestelde noodzaak van de aanleg van de Buitenring niet meer dan een veronderstelling lijkt te zijn. Concreet onderzoek of er daadwerkelijk behoefte bestaat aan, dan wel dat de onderhavige aanleg van de Buitenring de oplossing is van hiervoor genoemde problemen, ontbreekt. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Buitenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging is niet gemaakt. Bovendien, zo stelt cliënte, heeft GS nagelaten onderzoek te doen naar de mogelijkheid om bovengenoemde problemenmochten deze er al zijn- op te lossen middels het aanpassen van het bestaande wegennet. Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09552**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09553**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09554**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09555**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09556**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09557**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09558**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verlaging l/C-verhoudingIn het bij het ontwerp-BPL behorende Achtergronddocument Verkeer` staat vermeld dat de regionale ontsluiting binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen onvoldoende is. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de verhouding tussen de intensiteit van het gebruik van een wegvak en de capaciteit van het wegvak, de zogenaamde l/C-verhouding. Daargelaten of de door GS bij het ontwerp-BPL opgenomen intensiteitsoverzichten juist zijn, komt Accent Adviseurs tot de conclusie dat de in de Tracenota opgenomen basisvariant niet tot een grote verlaging van deze l/C-verhouding leidt. Op basis hiervan kan cliënte niet anders dan concluderen dat de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg geen echte oplossing is in deze;
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 de IC-verhoudingen afgebeeld voor wegvakken en kruispunten die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg en die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad en B258n, juni 2006, en in interviews met wegbeheerders. De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09563**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01493-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09564**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Kuikens , Monseigneur Mannenstraat 59 6447AB te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken worden een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrierewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde

diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.

Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01494-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09691

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij de prognoses en berekeningen van luchtkwaliteit- en geluidshinder wordt uitgegaan van op onduidelijke wijze verkregen vcrkeersintensiteitscijfers van voertuigaantallen welke zich over de BPL zullen gaan verplaatsen. Vergrijzing en bevolkingskrimp rechtvaardigen niet mede een aanleg van de BPL i.v.m. de verwachte toename van recreatief verkeer.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01494-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De BPL is een nieuw aan te leggen weg door natuur - en woongebieden die een verplaatsing en/of concentratie c.q. een toename tot gevolg zal hebben van geluidshinder en luchtverontreiniging op andere plaatsen dan thans met de bestaande wegen het geval is. Op diverse plaatsen zal er een sterke toename zijn.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is

dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01494-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 09693

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op een aantal plaatsen zal geluidhinder kunnen worden verminderd door het plaatsen van geluidsschermen waarmee dan het landschap visueel ernstig wordt aangetast. Ook geluidwallen en viaducten hebben dit nadeel.
Antwoord:	Vanwege de landschappelijke inpassing en het overschot op de grondbalans gaat de voorkeur van de provincie uit naar het realiseren van geluidswallen (grondwallen) of een steile taludconstructie. De mogelijkheid tot het toepassen van grondwallen en steile taludconstructie is sterk afhankelijk van de hoeveelheid ruimte tussen weg en woningen en de landschappelijke visie op het realiseren van dergelijke voorzieningen. Indien een grondwal niet mogelijk is wordt een geluidsscherm geplaatst. Bij het plaatsen van geluidschermen gaat in verband met de landschappelijke inpassing de voorkeur uit naar niet-transparante geluidschermen met eventueel een begroeiing in plaats van transparante geluidschermen. De eventueel te plaatsen geluidafschermende maatregelen worden zo natuurlijk mogelijk in de omgeving ingepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01495-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst wil ik wijzen op het ongebruikeljke moment van het ter inzage leggen van deze aanvullende nota. Immers deze nota moet mede een basis vormen voor het ontwerp-inpassingsplan BPL dat thans parallel ter inzage ligt. Eventuele aanvullende zienswijzen kunnen zo niet in het ontwerp-inpassingsplan zijn verwerkt.Om een uitgebreid gedetailleerde reactie te voorkomen, anders dan de punten waarop ik reeds heb gereageerd in voorgaande ter visie gelegde stukken aangaande de BPL, beperk ik mij tot de conclusies in hoofdstuk 5, inhoudende de beknopte antwoorden op de vragen van de Commissie voor de m.e.r.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01495-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak worden hier nog steeds niet aangetoond.□-De weg is verkeerskundig gezien niet nodig. De provincie Limburg heeft ooit aangegeven dat de B P L als belangrijk middel wordt gezien om de economische en toeristische mogelijkheden te vergroten, de werkgelegenheid te beïnvloeden en de leefbaarheid te verbeteren. Voor dit laatste wordt nog steeds geen onderbouwing gegeven in deze nota.□-De weg zal volgens deze aanvullende nota negatieve effecten hebben op woon- en leefklimaat, flora, fauna, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie.□-Parkstad Limburg zal na aanleg van de BPL nooit meer een park stad zijn.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënte stelt dat de door Provincie gemaakte tracé-keuze in de nabijheid van haar woning aan de Bouwbergstraat niet de juiste is. Bij de keuze voor het onderhavige alternatief stelt GS dat rekening is gehouden met de navolgende kwetsbaarheden: ruimtegebruik en ruimtelijke ordening, natuur en landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en woon- en leefmilieu. Cliënt stelt dat in zijn geval GS onvoldoende onderzoek heeft gedaan naar alternatieven. Met de belangen van cliënt heeft GS geen enkele rekening gehouden. Zoals bovenstaand vermeld onder het kopje `Verkeersaspecten` had GS in ieder geval ook zorg-vuldig onderzoek dienen te verrichten naar mogelijkheden om de Buitenring aan te leggen op bestaande wegen. De keuze voor het aanleggen van het nieuwe tracé is tevens onvoldoende gemotiveerd door de Provincie.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte verwijst naar de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 7 april 2010 (zaaknummer 200806952/1/R1). In deze uitspraak oordeelt de Afdeling dat de bestaande geluidsbelasting in Schinveld en Brunssum reeds zo hoog is dat een toename hiervan niet toegestaan is. De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Deze toename van verkeersbewegingen zal voor cliënt, woonachtig in de directe nabijheid van het tracé, leiden tot een toename van de geluidsoverlast. Zoals blijkt uit voornoemde uitspraak van de Raad van State is dit aldus niet toegestaan Op dit moment is het voor cliënte nog mogelijk om ongestoord in haar achtertuin te zitten; met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. De geluidsoverlast is ook slecht voor haar gezondheid. Geluidshinder kan leiden tot hinder, stress, slaapverstoring en verstoring van de dagelijkse activiteiten; als gevolg hiervan loopt cliënte een hogere kans op verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen. Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen. Cliënte stelt tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. Cliënte stelt dat GS onvoldoende heeft ingezet op maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te respecteren kan er bij cliënte dan ook niet in. Cliënte stelt dat GS alsnog dient te onderzoeken of, indien de Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naast de geluidsoverlast leiden de verkeersbewegingen ook tot een forse toename van de luchtverontreiniging. Als gevolg van de toename van de verkeersbewegingen zal cliënte ook de hiermee gepaard gaande stankoverlast niet bespaard blijven. Het door GS gestelde als zou ook ter plaatse van de voorziene aanleg van het tracé sprake blijven van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt door cliënte stellig verworpen. Voor cliënte leidt de aanleg van de Buitenring onmiskenbaar tot een onaanvaardbare verslechtering van haar woon- en leefmilieu. Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende deze periodes sprake zijn van een zogeheten piekconcentratie, te weten een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Cliënte woont in de directe nabijheid van de geplande Buitenring en zal zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Cliënte stelt dat deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemt cliënte een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. Cliënte stelt dat GS onvoldoende rekening heeft gehouden met deze gezondheidseffecten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09733**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van de woning van cliënte. Het is duidelijk dat potentiële kopers worden afgeschrikt door de grote hoeveelheid verkeer die voor de woning van cliënt langsrijden.□Zoals reeds inleidend gesteld wenst cliënte verder nog op te merken dat direct voor de toegang tot haar woning een grondkerende constructie is ingetekend (zie hiertoe een rode dwarsstreep op tekening met nummer 06, verzie 1.0, projectnummer B01055.00119.0110 van Arcadis d.d 28 mei 2010). Cliënte vreest dat het daar nu bevindende toeganspoortje alsdan niet meer te gebruiken zal zijn. Hierdoor zou cliënte haar eigen voordeur niet meer kunnen bereiken. Tevens is het voor cliënte alsdan niet mogetijk met de auto op haar eigen perceel te komen. U begrijpt dat cliënte hierdoor ernstig wordt beperkt in haar gebruiksmogelijkheden. Bovendien zal dit ook leiden tot een vermindering van de waarde van haar woning. □Cliënte wenst gebruit te kunnen blijven maken van de totale breedte van haar perceel. Cliënte stelt nu reeds GS aansprakelijk voor de kosten welke gepaard gaan met het verplaatsen van de toegang tot haar woning.□Daarnaast zal ook het gebruik van de woning wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij voor cliënte. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zal cliënte worden beperkt in de mogelijkheden om haar woning te luchten; het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk.□Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de aanleg van de Buitenring ook tot uitzichtschade leidt.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09735**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Zoals inleidend beschreven zijn veel bezwaren van cliënte op te lossen indien GS bereid is een geluidswal aan te leggen voor de woning van cliënte. Bovendien dient GS te zorgen voor verplaatsing/verwijdering van de ingetekende grondwerende constructie direct voor de toegang van de woning van cliënte. Indien GS niet wenst over te gaan tot vorenstaande, verzoekt cliënte om over te gaan tot aankoop van haar woning.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09736**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alvorens de gronden aan te voeren wenst cliënte op te merken dat zij, alhoewel geen voorstander van de aanleg van de Buitenring, in het kader van het algemeen belang bereid is medewerking te verlenen indien de Provincie overgaat tot de aankoop van haar woning aan de Klingstraat 10. Mocht het daartoe komen zijn de bezwaren tegen de Buitenring wat haar betreft van de baan. Echter, mocht de Provincie hiertoe niet overgaan dient clièn t, zoals u zult begrijpen, inhoudelijk bezwaar dienen te maken tegen de Buitenring welke zeer dichtbij haar woning komt te liggen. Inhoudelijk luiden de bezwaren van cliënt als volgt.□Allereerst wenst cliénte op te merken dat zij het teleurstellend en niet erg burgervriendelijk vindt, dat juist in deze vakantieperiode een zodanig ingrijpend project als de Buitenring Parkstad Limburg ter inzage wordt gelegd. Dit roept bij cliënte de vraag op of dit een bewuste keuze is van GS om zo min mogelijk zienswijzen tegen het ontwerp-inpassingsplan binnen te krijgen. Tevens bestaat hierdoor de kans dat burgers hun recht verspelen om beroep bij de Raad van State in te stellen; dit omdat het indienen van een zienswijze een noodzakelijke voorwaarde is hiervoor. Tenslotte wenst cliënte op te merken dat de informatieverstrekking. □
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09738**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verder verdient opmerking dat niet is volstaan met doen een zelfstandige beoordeling van het onderliggende plan, maar dat voor onderzoek naar de verkeerstechnische aspecten van het plan een deskundig bureau, te weten Accent Adviseures, is ingeschakeld. In het door dit bureau opgestelde rapport "Second opinion Tracénota/MER-UVS" d.d. 18 juni 2010, komen ook enkele kritische kantekeningen op het plan naar voren. Bij de beoordeling van deze zienswijze dient dit rapport dan ook te worden meegenomen. Een afschrift van het rapport treft u bijgevoegd aan.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het in opdracht van ARAG door Accent Adviseurs opgesteld rapport naar de verkeerstechnische aspecten van het inpassingsplan (Rapport "Second opinion Tracénota/ M ER- VS d.d. 18 juni j.L, wordt ook geconcludeerd dat het lijkt alsof de uitbreiding van de infrastructuur/het wegennet het doel was, in plaats van een middel om een probleem aan te pakken. Tot deze conclusie komt Accent Adviseurs onder andere vanwege het feit dat in het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL nergens melding wordt gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motie voor de rondweg wordt aangevoerd. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste.
Antwoord:	Verwezen wordt naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de notitie Second opinion Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N-Achtergronddocument Verkeer (18 juni 2010) van bureau Accent in opdracht van ARAG. Gevraagd wordt om de kritische kanttekeningen bij de beoordeling van de zienswijze mee te nemen. In de notitie wordt slechts op hoofdlijnen ingegaan op de inhoud van Tracénota/MER-UVS. De onderbouwing van de vermelde kanttekeningen ontbreekt vrijwel. Deze reactie zal zich beperken tot de conclusies van het rapprt. Uit de conclusie van de notitie blijkt dat deze quick scan slechts is gebaseerd op de Tracénota/MER-UVS. Na deze Tracénota/MER-UVS is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). de conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onder verwijzing naar bovenstaande beschreven onder het kopje "Nut en noodzaak" moet worden geconcludeerd dal GS bij de voorbereiding van het inpassingsplan GS niet de noodzakelijke zorgvuldigheid heeft betracht, Als nadere onderbouwing van deze onzorgvuldigheid van GS kunnen nog navolgende twee punten worden genoemd: □□ pagina 92 van de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL: hier wordt gesproken van een nietgeactualiseerd luchtonderzoek, waarvan volgens de hierbij behorende tekst het de bedoeling was om bij de tervisielegging van het plan een geactualiseerde versie toe te voegen. Deze actualisatie is, indien deze al zou zijn uitgevoerd, niet opgenomen in het ontwerp-BPL; □□en pagina 107 van deze toelichting: hier staal geschreven dal de uitkomsten van door de Gasunie uitgevoerde risico berekeningen in augustus 2010 verwacht worden.□
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. □ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onzorgvuldige belangenafweging Bij het opstellen van een inpassingsplan dienen alle relevante belangen tegen elkaar te worden afgewogen. In casu is dit onvoldoende en in sommige gevallen zelfs niet gebeurd. Cliënte krijgt sterk de indruk dat naar een bepaald resultaat, namelijk de komst van Builenring is toegeredeneerd. Een zorgvuldige belangenafweging, ook wat betreft de milieubelangen, is niet gemaakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal voor cliënte leiden tot een enorme toename van verkeersbewegingen op korte afstand van hun woning. Dit wordt nog eens versterkt doordat in het inpassingsplan is gekozen voor 2 keer 2 rijstroken voor het gehele tracé, dit terwijl volgens cliënten -mocht de Buitenring er al moeten komen- volstaan had kunnen worden met een 2 keer 1- rijstrook.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersaspecten In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat meermaals genoemd dat GS van mening is dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en geen duidelijke hiërarchie kent. Hiertoe noemt GS op pagina 22 van deze toelichting enkele bereikbaarheidsknelpunten. Onvoldoende is gemotiveerd dat sprake is van deze knelpunten. Bovendien, mocht al sprake zijn van een of meerdere van deze knelpunten, hadden andere oplossingen aan het bestaande wegennet kunnen volstaan. Hiertoe is door GS onvoldoende onderzoek gedaan.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting behorend bij het ontwerp-BPL staat geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-normen. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionale verkeersstructuur□GS stelt dat sprake is van een incomplete en in verschijningsvorm te diverse lokale en regionale verkeersstructuur. Deze steilingname is puur subjectief en bovendien op zichzelf nauwelijks een argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook hier heeft GS onvoldoende onderzoek gedaan naar het verbeteren van dit `probleem` middels aanpassingen aan het bestaande wegennet;□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeers veiligheid□In bijlage 3 van het `Achtergronddocument Verkeer` geeft GS aan dat de Buitenring zal leiden tot ongeveer 11% minder verkeersslachtoffers. De insteek van de Buitenring betreft echter het realiseren van een betere verbinding van Parkstad Limburg. Het argument van vermindering van aantal letselschadeslachtoffers als gevolg van de aanleg van de Buitenring lijkt dan ook `gezocht`.□
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is verbetering van de verkeersveiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Volgorde oplossingsrichtingen verkeers- en mobiliteitsvraagstukken□Bij vraagstukken rondom verkeer en mobiliteit wordt veelal de zogenaamde `Ladder van Verdaas` toegepast. Hierbij is de aanleg van nieuwe infrastructuur de laatste oplossing, mochten andere oplossingen geen soelaas bieden. Onder deze andere oplossingen worden onder andere begrepen het optimaliseren van de huidige verkeersstructuur en reconstructie van de huidige infrastructuur. Mede met verwijzing naar het door Accent Adviseurs opgestelde rapport kan worden geconcludeerd dat andere oplossingen, waaronder aldus aanpassing van het bestaande wegennet, door GS onvoldoende zijn onderzocht.□
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Aachen en Parkstad□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In 2006 heeft de gemeenteraad van de gemeente□Aachen echter besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Als gevolg hiervna□kan reeds nu gesteld worden dat deze door de Provincie Limburg gewenste verbinding niet gerealiseerd zal worden. □
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01496-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Carls-Rouschen W.P.A., Bouwbergstraat 15a 6442PC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot doorkruising van enkele natuurgebieden, waaronder gebieden welke gelegen zijn binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)- Aantasting van deze natuurgebieden kan eenvoudig worden voorkomen door - mocht de Buitenring al aangelegd dienen te worden- hiervoor gebruik te maken van het bestaande wegennet□□De Flora- en faunawet schrijft voor alle dieren en planten een wettelijke zorgplicht voor. De aanleg van de Buitenring leidt tot een verstoring van het leefgebied van dier- en plantensoorten. GS heeft onvoldoende geïnventariseerd welke diersoorten in het betreffende gebied aanwezig zijn. Daarnaast wordt door de aanleg van de Builenrtng de ter plaatse aanwezige fauna ernstig aangetast. Op basis van bovenstaande is sprake van een schending door GS van de in Flora- en Faunawet opgenomen zorgplicht.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voor alle beschermde planten en dieren geldt algemene zorgplicht (artikel 2 Flora- en faunawet). Voor de zwaarder beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet) wordt in een Ecologisch draaiboek specifiek omschreven hoe moet worden omgegaan met deze soorten bij de aanlegfase. Hiermee worden verboden handelingen voorkomen en concreet

invulling gegeven aan het voorzorgsbeginsel. Voor een aantal algemeen voorkomende beschermde planten en dieren geldt sinds 23 februari 2005 een algemene vrijstelling voor verboden handelingen in het kader van de Flora- en faunawet. De algemene zorgplicht (artikel 2) geldt echter wel. Het komt er kortweg op neer dat iedereen 'voldoende zorg' in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende dieren (dus ook onbeschermde) en hun leefomgeving. Tijdens de aanlegwerkzaamheden zullen voor deze soorten algemene voorzorgsregels in acht worden genomen. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van wettelijk vastgestelde werkprotocollen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01497-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09734

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Radermacher V., Wiesenweg 88 52072 te Aachen Schrodes G., Wiesenweg 88 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01498-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09750**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Hermanns J.M.G., Opbraakstraat 22 6432BN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het is daarom dat de Stichting bij vorige inspraakprocedures altijd gepleit heeft voor een Buitenring ten noorden van de Randweg N-298 in Hoensbroek (nu Voorkeurstracé). Afwijzing Randweg variant Dit betekent automatisch dat de " Randweg variant" door de Stichting wordt afgewezen. Ten slotte: In verband met de leefbaarheid in Hoensbroek, vooral, in ons geval voor deze, in de wijk Maria- Gewanden heeft de Stichting grote bezwaren tegen een eventuele aanleg van een Buitenring op de plaats van de huidige Randweg en pleit daarom voor een voorkeurstracé zoals het nu wordt voorgesteld.
Antwoord:	De zienswijze van reclamant wordt voor kennisgeving aangenomen. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur. Voorstel: de de zienswijze op dit donderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01498-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09752**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Hermanns J.M.G., Opbraakstraat 22 6432BN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg en gebruik van de Buitenring zal volgens de Stichting vanzelfsprekend zoveel mogelijk gepaard moeten gaan met behoud, compensatie en of mitigatie van natuur. Wij juichen de aanpassingen, zoals het ontzien van het Jeugrubbebos, toe.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Wij nemen uw zienswijze voor het overige voor kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01498-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09753**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Hermanns J.M.G., Opbraakstraat 22 6432BN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid□Daar waar de buitenring het traject volgt tussen Vaesrade en Hoenbroek dient de weg verdiept te worden aangelegd, dan wel dienen er afdoende geluidswerende maatregelen genomen te worden om de geluidsoverlast als gevolg van het verkeer te beperken. Indien de geluidsoverlast alsnog toeneemt, zullen deze door te nemen maatregelen teniet moeten worden gedaan.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01498-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09756**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Hermanns J.M.G., Opbraakstraat 22 6432BN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerssnelheid□In onze vorige zienswijze spreken wij over een voorstel dat de verkeerssnelheid in de hand dient te worden gehouden door middel van snelheidsmetingen voor (deel)trajecten met veel bebouwing. Overschrijdingen van de limiet dienen vanzelfsprekend gevolgd te worden door vervolging van de overtreder. Wij vinden dit belangrijk in verband met te verwachten geluidsoverlast bij overschrijdingen van toegelaten snelheid.
Antwoord:	Het handhaven van de wettelijke snelheid is een verantwoordelijkheid van de politie. De Provincie Limburg vervult een attenderingsfunctie voor wat betreft de provinciale wegen. Daarnaast is het een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om functie, gebruik en vorm van wegen zo goed mogelijk in overeenstemming te houden (door het treffen van passende maatregelen).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01498-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09758**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Hermanns J.M.G., Opbraakstraat 22 6432BN te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Toekomst Randweg Wetende dat de provincie Limburg de Randweg N-298 in handen gaat geven aan de gemeente Heerlen menen wij toch hier al enkele ideeën neer te kunnen leggen. Daar aansluitingen van de Buitenring voor het verkeer naar Hoensbroek nu bij de Sch u u reiken weg en de Akerstraat gerealiseerd worden is de Randweg N-298 in de toekomst als secundaire weg te zien en kan de hoof d verkeersstroom naar Hoensbroek hoofdzakelijk van de Schuureikenweg en de Akerstraat gebruik maken. Wij zien de Randweg dan aan de ene kant (west) als verbindingsweg tussen de buitenring -afslag Naanhof- en Maria-Gewanden (Zandbergsweg, Vaesraderbospad en Pastoorskuilenweg), en aan de andere kant (oost) als verbindingsweg tussen de buitenring -afslag Akerstraat- en Mariarade. De Randweg zal aan de dan secundaire functie moeten worden aangepast zoals versmalling van de rijbaan in noordelijke richting waardoor een groenstrook tussen bebouwing en Randweg gecreëerd kan worden. Een onderbreking van de Randweg ter hoogte van de Pastoorskuilenweg zou van voordeel zijn bij het verwachte en niet gewenste sluipverkeer. Indien deze onderbreking niet gerealiseerd wordt, dienen er andere verkeershindernissen te worden aangebracht. Verder dienen snelheidsbeperkende maatregelen genomen te worden. Een voorstel voor de maximaal toegestane snelheid is onzerzijds 50 km/h.
Antwoord:	Wij onderschrijven dat de Randweg in verband met de komst van de Buitenring Parkstad Limburg een andere functie zal krijgen en dat de vormgeving in overeenstemming zal moeten blijven met de beoogde functie. Wij zijn van mening dat de toekomstige wegbeheerder met name zal moeten bepalen hoe de vormgeving van de Randweg concreet zal worden (gelet op de gewijzigde functie). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten zijn eigenaar en bewoner van de locatie Kathagen 45 te Nuth, alwaar tevens `Nagelstudio Nailgrace` wordt geëxploiteerd. Verder worden er semibedrijfsmatig schapen gehouden. Onderhavige locatie komt als gevolg van de BPL ingeklemd te liggen tussen de hoofdrijbaan en de op- en afrit vanuit de Kathagen op de BPL. Als eerste merken cliënten op dat als gevolg van de BPL de bereikbaarheid van hun locatie volstrekt onvoldoende is geregeld. Onderhavige locatie komt ingeklemd te liggen tussen de hoger liggende BPL, de eveneens verhoogde afrit naar Vaesrade en het fietspad. In de bereikbaarheid wordt voor cliënten enkel voorzien middels laatstgenoemd fietspad. Onduidelijk is nog alwaar de toegang tot dit fietspad voor gemotoriseerd verkeer wordt voorzien alsook of deze toegang voldoende zal zijn voor reinigings- en/of hulpdiensten. Vorenstaande geldt overigens eveneens voor het adres Kathagen 43, direct aangrenzend aan de woning van cliënten. Hoe de oplossing voor wat betreft de ontsluiting ook wordt gesitueerd, cliënten komen op een doodlopend weggetje te wonen. Het valt te raden welke gevolgen dit heeft voor de geëxploiteerde nagelstudio. In de reeds ingediende eigen zienswijzen van 8 juli 2010 wordt gemeld dat deze nagelstudio het hobbymatige karakter nauwelijks is ontstegen. Dit laatste is echter maar zeer beperkt juist. Sedert 2008 is er een gestage groei van de omzet in de nagelstudio. Deze vrij emotionele zienswijze, gebaseerd op uiterst nare ervaringen tijdens zowel de informatiebijeenkomst in het Roda-stadion als bij de gemeente Nuth, waarbij eerdere toezeggingen zijdens provinciemedewerkers blijkbaar niets waard zijn en met de belangen van cliënten lacherig werd omgegaan, behoeft nuancering. Cliënten hebben reeds meerdere gesprekken gehad met de provincie in verband met de aanleg van de BPL. Daarbij is door de provincie aangegeven dat de locatie van cliënten zal worden aangekocht op basis van de systematiek van de Onteigeningswet. Aan cliënten is voorgehouden is dat deze aankoop zal plaatsvinden, ongeacht welke variant voor de BPL wordt gekozen. In 2009 is hiertoe reeds een eerste bieding uwerzijds gedaan inclusief een schadevergoeding. Tijdens een overleg op 21 juli 2010 is nogmaals door de provincie kenbaar gemaakt dat zij bereid is om de locatie van cliënten aan te kopen. Nu in de ter visie liggende ontwerp stukken wordt aangegeven dat akoestisch gezien er geen maatregelen ten aanzien van (onder andere) Kathagen 45 aan de orde zijn en tevens wordt geconstateerd dat voor de BPL qua ruimtebeslag de eigendommen van cliënten niet door u zijn benodigd, vrezen cliënten dat de provincie zich niet houdt aan het eerder kenbaar gemaakte feit dat de locatie `in elk geval` zal worden aangekocht op basis van de systematiek van de Onteigeningswet. Cliënten verzoeken u om zich echter hieraan te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, wordt aangegeven dat de woningen aan de Kathagen (waaronder nummer 45) als gevolg van de realisatie van de BPL geen toename ondervinden van de geluidsbelasting van 2 dB of meer, waardoor geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar reconstructiemaatregelen is derhalve achterwege gebleven; ook is geen hogere grenswaarde procedure gestart. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste nu er een enorme toename van verkeer zal plaatsvinden terwijl dit ook nog eens op grote hoogte ten opzichte van de huidige woning(en) gerealiseerd zal worden (de hoogte van de nieuwe wegtracés varieert van O tot +5 meter ten opzichte van het huidig peil). Cliënten nodigen u daarom uit om te onderbouwen met akoestische rapporten gebaseerd op de feitelijke situaties en niet op computermodellen dat de geiuidsbelasting niet ten nadeie wijzigt.
Antwoord:	De veronderstelling van reclamant is onjuist. Hier is waarschijnlijk sprake van een misverstand. In het akoestisch onderzoek is geconcludeerd dat vanwege de fysieke wijziging van de Kathagen geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (zie akoestisch onderzoek, blz. 75). Vanwege het geluid van de BPL is bij de woningen aan de Kathagen echter wél sprake van reconstructie en worden ook hogere waarden vastgesteld. (Zie cluster 75, zoals besproken in het akoestisch onderzoek, blz. 47). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Een tweede belangrijk aspect vormt de toename van stank, stof en fijnstof. De locatie, welke bij cliënten in eigendom is, is gelegen in een dal met aan de ene zijde natuur en de bestaande provinciale weg en aan de andere zijde de Stelrad. Het is bekend dat de Stelrad vrij veel overlast oplevert voor wat betreft stank, stof en fijnstof. Door de beoogde situering van de BPL op een aanzienlijk hoger peil dan de thans aanwezige provinciale weg wordt de geproduceerde stank, stof en fijnstof (waaraan de emissies van de BPL worden toegevoegd) `opgesloten`. Cliënten hebben niets kunnen vinden met betrekking tot uwerzijds gedaan onderzoek op het gebied van stank, stof en fijnstof voor deze specifieke situatie. Ik verzoek u namens cliënten om alsnog het benodigde onderzoek daartoe uit te voeren en de resultaten daarvan (opnieuw) ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09760**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënten zijn van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01499-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09761

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te□motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is□afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of□eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en□bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het□motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09763**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënten op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09768**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen□(SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij□behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet□geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de□orde kan zijn.□Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van□cliënten, stellen deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n□algemeenheid (en daarmee ook in hun belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde□eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09771**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	- Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënten maken zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingspian geen juridische status heeft, en vragen zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09774**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maken cliënten zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	- Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09779**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Cliënten vragen zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Woon- en leefklimaat Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woon en leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënten zijn van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09783**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekken cliënten in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekken cliënten de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL ler door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09785**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Economische uitvoerbaarheid□In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat□bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd.□In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp□inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maken cliënten daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.□Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.□Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd,□hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november□2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ De ingediende subsidie aanvragen zijn inmiddels toegekend.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01499-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09787**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek , Kathagen 45 6361HG te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter Mn ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen`(pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ondergetekende heeft in een eerder fase ook al zijn zienswijze bekend gemaakt inzake de gerezen problematiek bij de aanleg van de buitenring Parkstad. In dit verband verwijs ik naar de Nota zienswijze en bijlage 2 nummer 520. Met uitzondering van de publicaties via de media heb ik van u geen reacties meer mogen ontvangen inzake de voortgang. Ik heb hiervoor begrip maar vind dit spijtig te moeten constateren.
Antwoord:	Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09764**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn bezwaren blijven onverkort van kracht weshalve ik mijn zienswijze wederom bekend maak. De buitenring moet zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en het doel is het verkeer buiten de kernen te houden en deze te ontlasten. Ondergetekende woont aan de Schanserweg en juist die wordt onevenredig zwaar getroffen door de door u voorgestelde maatregelen dan wel niet nemen van maatregelen. Uw plannen hebben een aanzuigende werking van verkeer op de Schanserweg. Voor de Schanserweg wordt dus het tegengestelde bereikt door uw plannen. Er wordt meer dan een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen verwacht op de Schanserweg indien uw plannen doorgaan.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze beoogd wordt in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg voor het deel van de Schanserweg tussen Gravenweg en Hoefveld nauwelijks tot verandering van de verkeersintensiteiten leidt. Op basis van het verkeersmodel wordt voor het deel van de Schanserweg tussen Hoefveld en Hereweg een afname van de verkeersintensiteiten verwacht in 2025 in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09767**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het leef en woonmillieu wordt zwaar aangetast.□Het is evident dat een en ander ook een sterke toename van de geluidsoverlast zal□veroorzaken. Ook andere hinder zoals fijnstoffen en uitlaatgassen en trillingen zullen□buitenproportioneel toenemen met alle gevolgen van dien. Op dit ogenblik is het ook nog zo□dat de Schanserweg en Knieberglaan zeer veel last ondervind van het verkeer op de N299.□Het slapen met open ramen is niet mogelijk vanwege de continue geproduceerde□geluidsoverlast. Dit met name bij mooi weer en/of als de wind uit het oosten komt. Dit heeft□evident gezondheidschade tot gevolg.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09770**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bovendien worden de woningen aan de Schanserweg (kadastraal Nieuwehagen) materieel gesloopt door de vele verkeersafwikkelingen nu die op nog geen halve halve meter afstand van de hoofdweg verwijderd liggen. Het behoeft geen betoog dat de woningen schade en scheuren oplopen door trillingen van het zware verkeer en door de grote toename van verkeerafwikkelingen. Materieel worden de woningen gewoon slooprijp gemaakt. Een en ander is slechts een kwestie van tijd. De woningen dienen als oudedagsreserve en worden onverkoopbaar indien uw plannen onverkort doorgaan. In dit opzicht worden de bewoners nogmaals onevenredig zaar geraakt ten opzichte van de voordelen van de ring elders. De bewoners van de Schanserweg mogen dan ook niet met de rekening worden opgescheept. Dat er sprake is van causaal verband tussen de onverkoopbaarheid van de woningen dan wel de te leiden schade behoeft verder geen betoog. Ik stel u hierbij dan ook aansprakelijk voor de schade die ondergetekende leidt als gevolg van uw plannen. Een planschadeclaim kan dan ook niet uitblijven nu de woningen als gevolg van de maatregelen zwaar moeten worden afgewaardeerd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09773**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Om verdere schade te voorkomen zou de Schanserweg moeten worden voorzien van geluidswerend asfalt en snelheidsbeperekende maatregelen. Ook de N299 zou van geluidswerend asfalt moeten worden voorzien. Ook de aansluiting van de bruggen op het vaste gedeelte van de weg zou nader onderzocht moeten worden nu dit veel geluidsoverlast veroorzaakt in de Knieberglaan en Schanserweg. Het plaatsen van nog hogere geluidschermen zal met de nodige voorzichtigheid moeten plaatsvinden. Immers dit kan leiden tot een afname voor de Knieberglaan maar tot een toename van een nog hogere geluidsoverlast voor de bewoners aan de Schanserweg. Dat dit niet wenselijk is behoeft verder geen betoog. Het is een verschuiving van de problemen. bijlage 1 Geluidsoverlast De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt01520_A) is er 14,5 dB toename tg.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 a 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkten wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijkerwijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dB`s enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achterelkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele

maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01500-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 09778

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf

Doelnota: 2e aanvulling MER

Thema: Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden

Zienswijze:

Voor ondergetekende geld nog een extra additioneel bezwaar. Ondergetekende bewoont een woning van het type drive-in woning. Zijn woonkamer ligt op geen 3o cm verwijderd van het rijoppervlak van de Schanserweg. Dit houdt in dat het verkeer zware geluidsoverlast veroorzaakt. Het grote aantal verkeersbewegingen en zware voertuigen zal leiden tot een aanzuigende werking nu het verkeer zo dicht langs de woning van ondergetekende voorbij raast. Schade blijft dan niet uit. De aanzuigende werking van dit verkeer zal op termijn leiden tot grote bouwkundige schade en materiele sloop van de woning. Deze schade en de overige schade, behoort in redelijkheid en billijkheid niet tot mijner laste te blijven. Er is sprake van directe vermogensschade. In dit verband verwijs ik naar de relevenate bepalingen in de WRO. Ik verzoek u dan ook de schade naar redelijkheid en billijkheid te compenseren.

Antwoord:

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op grond van dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09788**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	bijlage 2 Het ontbreken van `nut en noodzaak`□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van `nut en noodzaak` van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van `nut en noodzaak` zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen.□Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten tg.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat:□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit.□Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring.□Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-

commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□• de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□• de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□• de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□• het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□• de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□• over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig `gegeven`, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet!

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01500-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09790**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loo W.J.H., Schanserweg 44 6371XN te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	bijlage 3 Onbehoorlijk bestuur□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□• het zorgvuldigheidsbeginsel;□• het motiveringsbeginsel;□• het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenott.g.v geluidsoverlast dus : een aantasting van ons directe leefmilieu.□Zorgvuldigheidsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedures goed volgen en deugdelijk□besluitvorming.□de verwijten□Kort samengevat; de provincie is aan het project begonnen zonder zich af te vragen of de buitenring maatschappelijk gewenst is. Men is begonnen met het nemen van het politieke besluit om de ring aan te leggen op grond van vage doelstellingen. Vervolgens zijn de doelstellingen voortdurend bijgesteld, maar het einddoel, de ring, niet. Tenslotte heeft de provincie nog geprobeerd via het rapport van Ecorys `nut en noodzaak` te onderbouwen terwijl dit ergens aan het begin van het traject had moeten gebeuren.□Kritiek van burgers, organisatie en gemeentelijke overheden wordt gepareerd met een soort cursus "How to lie with statistics". Basis gegevens veranderen voortdurend en je weet als burger totaal niet meer wat je boven het hoofd hangt.□De besluitvorming wordt gekenmerkt door een provincie die probeert de macht naar zich toe te trekken en daarvoor zelfs de gemeentes die opkomen voor de belangen van de burgers uitschakelt middels de crisis en herstelwet. Gemeentes worden ook regelrecht gechanteerd door mededelingen zoals `indien gemeente X niet meewerkt dan krijgt deze gemeente geen geld uit het regionaal structuurfonds van de provincie`.□Motiveringsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet zijn besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch zijn.□het verwijt□Naar mijn idee moet hiervoor allereerst naar `nut en noodzaak` en vervolgens naar het□`maatschappelijk rendement` worden gekeken. `Nut en noodzaak` aantonen is nog steeds niet gelukt, ondanks het rapport van Ecorys van juni 2010 en het maatschappelijk rendement is waarschijnlijk zeer negatief (zie bijlage 2 Het ontbreken van `nut en noodzaak`).□Evenredigheidsbeginsel□werkdefinitie□De overheid moet ervoor zorgen dat de lasten of nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit.□het verwijt□Het maatschappelijk belang, ontbreekt. Zie mijn commentaar op de operationalisatie in de vorm van de MKBA in het Ecorys rapport□Hier tegenover staan de lasten van duizenden burgers die hun huizen in waarde zien dalen, die hun woongenot zien verminderen en die gezondheidsschade oplopen en waarvan het leefmilieu enorm wordt aangetast.□Conclusie: onbehoorlijk bestuur.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01501-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09769**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Henssen Hoveniersbedrijf , Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de voorziene aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen de Parkstad enerzijds en het heuvelland anderzijds maken wij ons ernstig zorgen. □□onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook op diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de aansluiting Nuth) een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Het klopt dat de Buitenring op sommige (toevoer)wegen zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten. Dit hangt ermee samen dat weggebruikers andere routes zullen gaan kiezen na aanleg van de Buitenring. Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee, de Hoofdstraat en een deel van de Provincialeweg drukker, maar op andere wegen juist rustiger.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01501-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09772**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Henssen Hoveniersbedrijf , Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuur-historische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat dit laatst betreft verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerter Allee Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hierval zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.
Antwoord:	In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden.Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01501-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09775**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Henssen Hoveniersbedrijf , Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Met betrekking tot aantasting van de kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace naloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01501-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09777**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Henssen Hoveniersbedrijf , Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor de Parkstad zeker maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat tot de vermeende voordelen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09780**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Deze BPL doorkruist de Brunssummerheide, een beschermd natuurmonument dat Natura2000 status geniet. Wij zijn van mening dat realisatie van de BPL onverantwoorde schade aan dit natuurmonument zal toebrengen. Dit betreft zowel de beschermde flora en fauna als het karakter van `stiltegebied`, een karakteristiek die essentieel was toen besloten werd om dit gebied de status van nationaal Natuurmonument en Natura2000gebied te geven. Daarnaast zijn er de schadelijke effecten op het gebied van lucht- bodem- en grondwatervervuiling en verstoring van de fauna door lichtvervuiling. Dit bezwaar geldt zowel de periode dat er werkzaamheden zullen worden uitgevoerd om de BPL te realiseren als nadien als de BPL in gebruik is genomen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09782**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zulks klemt temeer omdat wij grote twijfels hebben over het nut en noodzaak om de BPL te realiseren. Wij onderschrijven in deze volledig de door de Stichting Milieufederatie Limburg ingebrachte argumenten ter zake, zoals verwoord in de door deze stichting ingebrachte Zienswijze. Tevens onderschrijven wij de kritiek van de Stichting Milieufederatie Limburg op de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse.
Antwoord:	Wij verwijzen u voor dit onderdeel van uw zienswijze naar de beantwoording van de zienswijze van de Stichting Milieufederatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09784**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij signaleren dat de voorlichting over de BPL van de provincie gekleurd en onevenwichtig is. Zo ontbreekt op de kaart op de huis-aan-huis verspreide folder de thans nagenoeg gereedzijnde zgn. Binnenring van Parkstad. Deze Binnenring neemt reeds een groot gedeelte van het voor de BPL geprognotiseerde verkeer voor zijn rekening en zodra ook het laatste stukje Binnenring gereed is, zal dat beeld nog sterker worden. Kennelijk ervaart ook de provincie de Binnenring als concurrent voor de BPL plannen en tracht zij deze concurrent in het voorlichtingsmateriaal `onder de mat te schuiven door gedateerde kaarten te verspreiden, waarop wel het tracé van de BPL wordt aangegeven, maar niet de Binnenring. Een stuk valse voorlichting en een zwaktebod dat illustratief is voor de zwakke onderbouwing van de BPL.
Antwoord:	De Binnenring is in het verkeersmodel opgenomen waardoor het effect van de aanleg van deze weg in het onderzoek is meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09786**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Passende Beoordeling is onvolledig en conclusies omtrent het ontbreken van significante effecten op het Natura 2000 gebied zijn daarom voorbarig. De door de provincie gepubliceerde verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de BPL plannen impliceren een forse toename van het verkeer over de N299. Deze grote extra verkeerstroom door de aanleg van de BPL betekent een forse aantasting van de beschermde natuurwaarden, die niet zonder FFwet ontheffing en Nbwet vergunning mag worden uitgevoerd. Daarnaast zijn er de verstorende effecten tijdens de aanlegfase. Ons inziens is, gelet op de te verwachten effecten, zowel een Flora&Faunawet ontheffing als een Nbwet vergunning noodzakelijk voor het gedeelte van het tracé dat door of langs de rand van het Natura2OOO gebied loopt.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09789**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij ervaren het als uitermate onzorgvuldig dat de effecten van geluid, luchtkwaliteit en verlichting alsmede de dreiging van bodem- en grondwatervervuiling tijdens de aanlegfase buiten beschouwing worden gelaten. Zorgvuldig bestuur eist ons inziens dat aan werkzaamheden van een dergelijke omvang en intensiteit in of tegen de rand van een Natura2000 gebied vooraf strenge eisen worden gesteld. Zo zouden ons inziens sowieso deze werkzaamheden niet mogen plaatsvinden tijdens het broedseizoen en moeten daarenboven strenge maximum geluidseisen worden gesteld aan de te gebruiken machines alsmede eisen met betrekking tot het voorkomen van bodem-, lucht- en lichtvervuiling. Wij dringen er met klem op aan dat een dergelijk noodzakelijk pakket van eisen alsnog door de provincie wordt geformuleerd en gepubliceerd.
Antwoord:	Tijdens de werkzaamheden zal de grootst mogelijke zorgvuldigheid worden betracht. Waar nodig zal met omwonenden in overleg worden getreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09791**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij merken op dat in de Passende Beoordeling wordt aangenomen dat de N299 tijdens de uitvoering van de werkzaamheden ter plaatse zal worden afgesloten. Elders wordt echter gesteld dat tijdens de bouwfase deze weg gewoon in gebruik blijft. Indien het de bedoeling is om de N299 niet af te sluiten onderschat de Passende Beoordeling de te verwachten effecten. De Passende Beoordeling dient dan op dit punt te worden gecorrigeerd. Indien het de bedoeling is de N299 wel af te sluiten, verzoeken wij de provincie zulks duidelijk aan te geven onder vermelding van de geschatte duur van deze afsluiting. Aangezien het verkeer dat thans gebruik maakt van de N299 in die periode zal moeten omrijden, dienen deze extra kilometers expliciet meegenomen te worden in de berekeningen van de effecten van aanleg van de BPL.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01502-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09792**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Onze conclusie is dat aanleg van de BPL in de nu voorgestelde vorm een onaanvaardbare aantasting van de beschermde natuurwaarden van het natuurmonument de Brunssummerheide vormt en derhalve niet moet worden gerealiseerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09793**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ondergetekende heeft in een eerder fase ook al zijn zienswijze bekend gemaakt inzake de gerezen problematiek bij de aanleg van de buitenring Parkstad. In dit verband verwijs ik naar de Nota zienswijze en bijlage 2 nummer 520. Met uitzondering van de publicaties via de media heb ik van u geen reacties meer mogen ontvangen inzake de voortgang. Ik heb hiervoor begrip maar vind dit spijtig te moeten constateren.
Antwoord:	Wij nemen uw opmerking voor kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09794**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn bezwaren blijven onverkort van kracht weshalve ik mijn zienswijze wederom bekend maak. De buitenring moet zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en het doel is het verkeer buiten de kernen te houden en deze te ontlasten. Ondergetekende woont aan de Schanserweg en juist die wordt onevenredig zwaar getroffen door de door u voorgestelde maatregelen dan wel niet nemen van maatregelen. Uw plannen hebben een aanzuigende werking van verkeer op de Schanserweg. Voor de Schanserweg wordt dus het tegengestelde bereikt door uw plannen. Er wordt meer dan een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen verwacht op de Schanserweg indien uw plannen doorgaan.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze beoogd wordt in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg voor het deel van de Schanserweg tussen Gravenweg en Hoefveld nauwelijks tot verandering van de verkeersintensiteiten leidt. Op basis van het verkeersmodel wordt voor het deel van de Schanserweg tussen Hoefveld en Hereweg een afname van de verkeersintensiteiten verwacht in 2025 in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Het leef en woonmillieu wordt zwaar aangetast.□Het is evident dat een en ander ook een sterke toename van de geluidsoverlast zal□veroorzaken. Ook andere hinder zoals fijnstoffen en uitlaatgassen en trillingen zullen□buitenproportioneel toenemen met alle gevolgen van dien. Op dit ogenblik is het ook nog zo□dat de Schanserweg en Knieberglaan zeer veel last ondervind van het verkeer op de N299.□Het slapen met open ramen is niet mogelijk vanwege de continue geproduceerde□geluidsoverlast. Dit met name bij mooi weer en/of als de wind uit het oosten komt. Dit heeft□evident gezondheidschade tot gevolg.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bovendien worden de woningen aan de Schanserweg materieel gesloopt door de vele verkeersafwikkelingen nu die op nog geen halve meter afstand van de hoofdweg verwijderd liggen. Het behoeft geen betoog dat de woningen schade en scheuren oplopen door trillingen van het zware verkeer en door de grote toename van verkeerafwikkelingen. Materieel worden de woningen gewoon slooprijp gemaakt. Een en ander is slechts een kwestie van tijd. De woningen dienen als oudedagsreserve en worden onverkoopbaar indien uw plannen onverkort doorgaan. In dit opzicht worden de bewoners nogmaals onevenredig zwaar geraakt ten opzichte van de voordelen van de ring elders. De bewoners van de Schanserweg mogen dan ook niet met de rekening worden opgescheept. Dat er sprake is van causaal verband tussen de on verkoopbaarhei d van de woningen dan wel de te leiden schade behoeft verder geen betoog, ïk stel u hierbij dan ook aansprakelijk voor de schade die ondergetekende leidt als gevolg van uw plannen. Een planschadeclaim kan dan ook niet uitblijven nu de woningen als gevolg van de maatregelen zwaar moeten worden afgewaardeerd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Om verdere schade te voorkomen zou de Schanserweg moeten worden voorzien van geluidswerend asfalt en snelheidsbeperkende maatregelen. Ook de N299 zou van geluidswerend asfalt moeten worden voorzien. Ook de aansluiting van de bruggen op het vaste gedeelte van de weg zou nader onderzocht moeten worden nu dit veel geluidsoverlast veroorzaakt in de Knieberglaan en Schanserweg. Het plaatsen van nog hogere geluïdschermen zal met de nodige voorzichtigheid moeten plaatsvinden. Immers dit kan leiden tot een afname voor de Knieberglaan maar tot een toename van een nog hogere geluidsoverlast voor de bewoners aan de Schanserweg. Dat dit niet wenselijk is behoeft verder geen betoog.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01503-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09798**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de bezwaren inzake de geluidsoverlast en Nut en Noodzaak van de buitenring verwijs ik ook nog naar de motiveringen in bijlage I en 2.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Deze zienswijze is ter kennisgeving aangenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01504-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09801**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vanwege de verkeersveiligheid is dat een gebrek en dient de parkeerplaats aan de N299 te Landgraaf gerevitaliseerd te worden zodat alsnog een bijdrage geleverd aan herstel van voldoende mogelijkheden in de regio voor vrachtautochauffeurs om verplichte rust te nemen zoals voorgeschreven in het Arbeidstijdenbesluit en de internationale regelgeving met betrekking tot de rij- en rusttijden. Deze rij- en rusttijden zijn niet alleen van toepassing op het lange-afstandsverkeer, maar gelden zeer zeker ook voor het korte-afstandsverkeer.□Daarnaast worden de parkeerplaatsen vaak gebruikt door chauffeurs om met hun werkgever en klanten te communiceren, vrachtbrieven en andere administratieve bescheiden te ordenen voor de volgende klant of de route vast te stellen die nog gevolgd moet worden bij verdere distributie. Door revitalisering van de onderhavige parkeerplaats zijn chauffeurs, die verplicht moeten rusten, niet meer genoodzaakt de weg te verlaten. Ze gaan dus niet meer op zoek naar een parkeerplaats binnen de bebouwde kom. Deze zoektocht zou toch veelal tevergeefs zijn; de meeste gemeenten kennen namelijk een (parkeer-) verbod voor vrachtauto`s, niet zijnde bestemmingsverkeer. Dit onnodig belasten van het onderliggende□wegennet is een ongewenste situatie met het oog op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en het milieu.□Voor vrachtauto`s is er derhalve een tekort aan parkeerplaatsen langs de provinciale wegen dat aangevuld dient te worden. Het openen van een nieuwe parkeergelegenheid is derhalve toe te juichen. De aanwezigheid van parkeerplaatsen heeft verder géén invloed op de verkeersdoorstroming en de veiligheid, hetgeen mede blijkt uit het besluit van 28 augustus 2008 met nummer DLB2008/4834 van Rijkswaterstaat.
Antwoord:	In zowel de richtlijnen voor het "Ontwerp van niet autosnelwegen (RONA) dan wel de beleidsnota "Regionaal verbindend wegennet" zijn geen voorwaarden opgenomen over de realisatie van parkeervoorzieningen langs regionale stroomwegen. Zowel ruimtelijk als verkeerstechnisch is het tevens onmogelijk om een dergelijke voorziening langs de Buitenring te realiseren. Er worden dan ook geen verzorgingsplaatsen dan wel parkeerplaatsen gerealiseerd aan de Buitenring Parkstad Limburg voor zowel vrachtvekreer als autoverkeer.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01504-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09802**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft erkend dat HOP-recreatie als een normale vorm van recreatie dient te worden opgevat die zich verdraagt met andere vormen van recreatief gebruik.□Natuurdeskundigen merken "cruisen" door homo`s aan als extensieve vorm van recreatie die doorgaans geen afbreuk doet aan de natuurwaarden van een gebied. Nu parkeerplaatsen en veelal ook de dikwijls aanpalend gesitueerde groenzones volgens vast beleid van u Minister mede een recreatieve bestemming bezitten, dient HOP-recreatie te worden beschouwd als een legitieme functie / gebruiksvorm van parkeerplaatsen c.a, en mitsdien als ruimtelijk relevant en aldus vallend binnen het wettelijk beoordelingskader voor een OTB te worden aangemerkt.
Antwoord:	In het inpassingsplan wordt geen parkeerplaats dan wel verzorgingsplaats opgenomen. Wij nemen uw zienswijze voor kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01504-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 09803

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Rijkswaterstaat en mogelijk ook de Provincie Limburg is op ontoereikende gronden van mening dat Nederlandse verzorgingsplaatsen volgens de Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2003, te weten verzorgingsplaatsen met voorzieningen zonder dat aan de randen daarvan sprake is van houtopstanden en struiken, sociaal veilig zijn. Opvallend is echter dat verzorgingsplaatsen met homo-ontmoetingsplaatsen ontbreken in de lijst van onveilige verzorgingsplaatsen. Juist die zijn, gelet op de sociale controle door "cruisende" homo`s, veilig en kunnen slechts als HOP functioneren vanwege de aanwezigheid van struiken en houtopstanden aan de randen van deze verzorgingsplaatsen. Ook parkeerplaatsen die niet zijn ingericht volgens de Richtlijn Verzorgingsplaatsen 2003, kunnen derhalve aan de veiligheidsmaatstaven voldoen, nu HOP-recreatie kennelijk een geschikt alternatief vormt voor dure voorzieningen. Dit wordt ook bevestigd uit gegevens welke wij in ons bezit hebben van de KLPD.□Uit onderzoek van Transportverzekeraar TVM, Transport en Logistiek Nederland (TLN) en□vervoerdersorganisatie EVO blijkt dat verzorgingsplaatsen met voorzieningen als een tankstation die conform deze richtlijn zijn ingericht niet veiliger zijn maar juist onveiliger. De weggebruiker rust liever op een veilige verzorgingsplaats dan op een onveilige verzorgingsplaats, zo behoeft geen nader betoog.□Omdat verzorgingsplaats de Grote Kei te Landgraaf buiten parkeerplaats ook in gebruik was als homoontmoetingsplaats, was ook deze verzorgingsplaats veilig vanwege de sociale controle die daarvan uitging.
Antwoord:	De provincie neemt uw zienswijze ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01504-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 09804

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Nu een juist, doelmatig en veilig gebruik van provinciale wegen tevens meebrengt dat voldoende ondersteunende infrastructuur, zoals parkeerplaatsen, aanwezig is, kan niet, zoals bij een bestemmingsplan, met vrucht worden gesteld dat het bepalen van de begrenzing van het gebied waarop een tracébesluit voor een provinciale weg betrekking heeft des dat aanpalende parkeerplaatsen buiten het tracé worden gelaten, (volledig) valt binnen de beleidsvrijheid van u gedeputeerde staten van Limburg. Een tracé dient immers□ook de noodzakelijke, bijkomende infrastructurele voorzieningen te omvatten (artikel l lid l aanhef en sub f jo sub h onder 2 Tracéwet).□Wij verzoeken u dientengevolge door deze om in het kader van uw rechtsplicht tot een eenduidige beleidstoepassing, conform het gelijkheidsbeginsel en het beginsel van consistent besturen, bij het nemen van het uiteindelijke Tracébesluit althans via een nieuw, daartoe strekkend OTB, de verzorgingsplaats De Grote Kei te Landgraaf bij deze procedure te betrekken en wederom voor het wegverkeer geschikt te maken en open te stellen, aangezien er volgens ons bij de onttrekking destijds niet is voldaan aan de te stellen juridische eisen.
Antwoord:	In de voorafgaande MER studies is de ondersteunende infrastructuur meegenomen in de beschouwing en is een afweging gemaakt om de verzorgingsplaats te laten vervallen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01504-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **09805**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reactivering van verzorgingsplaats De Grote Kei te Landgraaf verdraagt zich met de natuurdoelstellingen zoals mede behartigd bij en in het kader van de uitvoering van het onderhavige tracébesluit. Daarbij wordt immers voorzien in inrichting van het terrein aangrenzend aan de Buitenring rond de voormalige parkeerplaats De Grote Kei. Ook is niet gebleken dat de herintroductie van de parkeerplaats en gebruik daarvan als HOP op zichzelf een verstorende werking zal hebben op de flora en fauna van tegenwoordig of toekomstig, aangrenzend natuurgebied.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch

verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01504-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 09806

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder zij wij van mening dat de inpassing van een grote verkeersrotonde noordelijk Nuth een te grote inbreuk op de omgeving maakt. Op de huidige locatie lijkt ons deze inpassing beter mogelijk omdat een flink deel van de infrastructuur kan worden aangepast.
Antwoord:	De turborotonde is noodzakelijk om de verkeersintensiteiten die optreden ter plaatse van de aansluiting Nuth zonder congestie te kunnen afwikkelen. Hiertoe zijn verschillende verkeersonderzoeken verricht. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01504-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 09807

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Keelbos , Dorpstraat 16 6361EL te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder is het onwenselijk dat de huidige oprit richting Heerlen verdwijnt aangezien dit een extra□milieubelasting met zich meebrengt omdat de bewoners van Nuth die naar Heerlen willen dan eerst halverwege Schinnen moeten rijden en vervolgens weer terug moeten rijden langs Nuth richting Heerlen.
Antwoord:	Op deze locatie zal de toename van te rijden kilometers inderdaad zorgen voor een kleine toename van de milieubelasting. Dit is echter meegenomen in de afweging van de alternatieven en geen reden tot wijziging van het plan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt is woonachtig op het adres Nieuwenhagerheidestraat 33 te Landgraaf. Als gevolg van realisatie van de BPL komt onderhavige locatie bekneld te liggen tussen de hoofdrijbaan en de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat. Het in eigendom van cliënt zijnde kadastrale perceel wordt daarbij in tweeën geknipt en een deel is door u benodigd om de ontsluiting op de Nieuwenhagerheidestraat te kunnen realiseren. Overigens is tevens een zeer beperkt deel van het eigendom van cliënt door u benodigd om de ontsluiting op de Vogelzankweg te kunnen realiseren. Navolgende figuur maakt dit inzichtelijk. Als gevolg van de uwerzijds voorgestelde situering van de op-/afrit aan de Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg ontstaat een splitsing in de eigendomssituatie. Het deel van het perceel dat wordt losgeknipt van de woning heeft als gevolg hiervan nagenoeg geen waarde meer: de huidige tuin ter plekke is straks slechts een stuk onbruikbare grond gelegen tussen de op- en afritten naar de Vogelzankweg en de Nieuwenhagerheidestraat. Gevolg van bovenstaande is dat de woning op circa 35% van het huidige grondbeslag komt te liggen. Ten gevolge daarvan zal ook de waarde van de woning sterk kelderen. Ik ben van mening dat in onderhavige situatie sprake is van een meer dan onevenredige aantasting van het woon- en leefgenot waardoor aankoop van het totale object op basis van de systematiek van de Onteigeningswet aan de orde is.In het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat de woningen aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 en 49 worden geamoveerd, alsook de huisnummers 13 en 15. Het bevreemdt cliënt dat zijn woning niet in dit rijtje wordt genoemd, mede gelet op het feit dat voor cliënt een identieke situatie aan de orde is als naastgelegen pand met huisnummer 35: een tweesplitsing van het kadastrale eigendom en een intensief bereden op- en afrit in de achtertuin. Bovendien is het vreemd dat de huisnummers 13 en 15 wel op de lijst staan om te worden geamoveerd, terwijl de huisnummers 17 tot en met 25 niet worden gesloopt ondanks dat deze (net als nummer 13 en 15) pal zijn gelegen onder het wegtracé en worden `weg bestemd`. Bovenstaande ondersteunt cliënts opvatting dat het totale object door u dient te worden aangekocht. Overigens is vanuit de provincie Limburg mondeling kenbaar gemaakt dat wordt beoogd om het pand aan te kopen. Onduidelijk daarbij blijft óf de aankoop zal plaatsvinden op basis van de systematiek van de Onteigeningswet en of de aankoop ook doorgang zal vinden indien niet alle bewoners binnen het woonblok (huisnummers 9 t/m 35) hun huis vrijwillig willen verkopen. Kortom, cliënt wenst klip en klaar van u te vernemen of daadwerkelijk tot aankoop op basis van genoemde systematiek wordt overgegaan. Het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan biedt daar in ieder geval geen enkele planologisch-juridische zekerheid toe.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09809**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ingeval u onverhoopt alsnog niet overgaat tot het amoveren van onderhavige locatie, vraag ik u namens cliënt uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp.□Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel□aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/wooncluster□wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u□gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle□betrokken partijen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar□opvatting van cliënt eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de□BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn□achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt□kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09811**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Cliënt is van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Draagvlak De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01505-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09812

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat cliënt op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de direct betrokkenen heeft gewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Omvang ter visie liggende stukken De huidig ter visie liggende stukken omvatten vele duizenden pagina`s aan informatie. Om alles door te nemen én te bevatten vergt dusdanig veel tijd en kennis, dat sprake is van een `overflow` aan informatie. Het is niet reëel om te denken dat een `normale burger` de vinger kan krijgen achter al deze informatie en deze kan abstraheren naar zijn eigen specifieke situatie. Dit bemoeilijkt het veiligstellen van zijn rechten.
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken. Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofdfuncties en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor de specifieke situatie van cliënt, stelt deze zich weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	- Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit. Cliënt maakt zich allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraagt zich af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maakt cliënt zich zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich eenbeeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09820**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-ümburg beschikbaar. Cliënt vraagt zich derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Woon- en leefklimaat□Diverse malen wordt in het ontwerp inpassingsplan geconcludeerd dat de leefbaarheid (woonen□leefklimaat) verbetert als gevolg van het realiseren van de BPL. Deze verbetering wordt door u echter gerelateerd aan het feit dat de BPL zorg draagt voor een ontlasting van de verkeersdruk/-intensiteit op de lokale wegen (en de daarmee onder andere gepaard gaande akoestische verbeteringen). Voorbij wordt gegaan aan de leefbaarheid van de belanghebbenden direct grenzend aan de nieuwe verkeersader, die worden geconfronteerd met een dusdanige ruimtelijke verandering dat niet anders kan worden geconcludeerd dat voor hen een aantasting van de leefbaarheid onvermijdelijk is. Cliënt is van mening dat u onvoldoende in het voorliggend ontwerp heeft getracht deze effecten te verminderen of te compenseren. Zie hiertoe onder meer de aangedragen alternatieven en inpassingsvoorstellen. Ik verzoek u deze opnieuw te bezien en op te nemen.
Antwoord:	Gezien de feitelijke situatie ter plaatse zal de provincie de woningen wegbestemmen en aankopen. De zienswijze is dus niet langer relevant.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Planning openstelling BPL De haalbaarheid van de met partijen in een convenant afgesproken datum van openstelling van de BPL (l januari 2015) trekt cliënt in twijfel. Zulks omdat naar alle waarschijnlijkheid te zijner tijd beroepen zullen worden ingesteld tegen het vastgestelde inpassingsplan en dat deze beroepen deels zullen leiden tot aanpassingen aan de BPL. Vervolgens zal vooraleerst met de eigenaren van de benodigde gronden minnelijk overleg dienen te worden gevoerd ter ververving van de door u benodigde gronden. Hoogstwaarschijnlijk zal uiteindelijk een onteigeningsprocedure dienen te worden opgestart die ook onder de Crisis- en Herstelwet geruime tijd in beslag kan nemen. Als laatste dient tevens voor de daadwerkelijke realisatie van de BPL rekening te worden gehouden met een bepaalde minimaal benodigde tijd. Gelet op de nog te ondernemen stappen tot het daadwerkelijk kunnen realiseren van de BPL, waarmee meerdere jaren gemoeid zullen zijn, trekt cliënt de datum van openstelling van de verkeersader per l januari 2015 in twijfel. Het lijkt erop dat van provinciale zijde de realisatie van de BPL `er door wordt gedrukt`, waarbij voorbij wordt gegaan aan een zorgvuldige afweging ten aanzien van verschillende aspecten en waarmee het minnelijke overleg om te komen tot verwerving van de benodigde gronden onder (tijds)druk komt te staan. Dit `er door drukken` blijkt eens te meer uit het feit dat de Tracénota/MER Aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet opnieuw worden voorgelegd aan de Commissie MER, met als motivering dat Provinciale Staten vanwege de `strakke planning` geen enkel risico op vertraging wil lopen. Hieruit blijkt dat u bij het voorleggen van voornoemde stukken aan de Commissie MER opmerkingen verwacht die leiden tot vertraging. Dat u via de onlangs in werking getreden Crisis- en Herstelwet nu de mogelijkheid wordt geboden om ervoor te kiezen om niet (nogmaals) de plannen voor te leggen aan de Commissie MER moet er echter niet toe leiden dat in de voorbereiding van de BPL onzorgvuldigheden gaan optreden in de belangenafwegingen, mede gelet op de (ruimtelijke en maatschappelijke) impact daarvan. Ik wil u verzoeken om de planning realistisch aan te passen en meer tijd te nemen voor studie, inspraak en overleg met burgers. Alleen dan komt er een evenwichtig resultaat tot stand welk de voorgenomen investering rechtvaardigt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maakt cliënt daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is. Voorts wordt in het ontwerp inpassingsplan aangegeven dat de provincie de beschikking dient te hebben over de benodigde gronden. Het doel is minnelijk overleg, doch het opstarten van een onteigeningsprocedure wordt niet uitgesloten. Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening. Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01505-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Nieuwenhagerheidestraat 33 6374EA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen. Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09827**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Op de eerste plaats merken wij op dat het tijdstip waarop u deze stukken ter inzage legt, waarbij de sluitingstermijn in de vakantieperiode valt, voor een aantal betrokkenen mogelijk problemen kan opleveren met het goed formuleren en het rechtsgeldig vaststellen van hun zienswijze. Wij zijn mede door deze timing niet in staat gebleken de ontvangen stukken tot in alle details te doorgronden en dienovereenkomstig te reageren. Wij sluiten niet uit dat wij, naar aanleiding van de raadsbehandeling van deze zienswijze, u aanvullende motiveringen zullen aanbieden. Deze zienswijze zal zich tot de hoofdlijnen beperken in de overtuiging dat in het vervolg van het proces de nodige flexibiliteit wordt ingebouwd zodat, op basis van gezamenlijk overleg, op onderdelen nog aanpassingen mogelijk zijn.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. De gemeente is bovendien als partner vroegtijdig betrokken in de planning van dit proces. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09829**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het nu gepresenteerde ontwerp wijkt op een paar belangrijke punten af van de oorspronkelijk overeengekomen scope: waar aanvankelijk uitgegaan is van een aansluiting van de BPL op de toentertijd bestuurlijk overeengekomen variant voor een nieuwe aansluiting bij Nuth op de A76 (de grens lag bij de bestaande spoorbrug) is nu voor een geheel afwijkende constructie gekozen.
Antwoord:	De grens van de Buitenring Parkstad Limburg is destijds gelegd ter hoogte van de weg Kathagen, omdat vanaf dat punt Rijkswaterstaat verder zou gaan met de aansluiting van de Buitenring op de A76 (verder `aansluiting Nuth` te noemen). Omdat tot oktober 2008 door Rijkswaterstaat nog geen enkele uitwerking is gegeven aan de aansluiting Nuth, hebben de provincie Limburg en Rijkswaterstaat in goed onderling overleg besloten dat de provincie de aansluiting Nuth zal gaan uitwerken in plaats van Rijkswaterstaat. Daarmee wordt de oorspronkelijke provinciale scope van de Buitenring uitgebreid tot en met de A76. Voorstel: de zienswijze op dit onderwerp ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09830**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Waar sprake was van een regionale verbindende weg met als ontwerpuitgangspunt 2x2 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/h en grote rotondes op de belangrijkste aansluitingen is het ontwerp langzamerhand gegroeid naar een soort autosnelweg met bijbehorend extra ruimtebeslag en stevige kostenverhoging.
Antwoord:	De scope van de weg is tot stand gekomen in nauw overleg en met instemming van onze partners, waaronder uw gemeente. Laatstelijk in de Regionaal Bestuurlijke Overleggen van 10 februari en 15 juni 2010 heeft uw gemeente hiermee ingestemd. Van een autosnelweg is geen sprake Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09831**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De MER-studies en de MKBA leveren onvoldoende onderbouwing voor de onder b genoemde wijzigingen (autosnelweg in plaats van regionale verbindende weg) en over de gevolgen daarvan voor het proces maken wij ons zorgen.
Antwoord:	Een versobering van het ontwerp van de Buitenring, in de zin van gedeeltelijk 2x1-rijstroken, gedeeltelijk een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en rotondes op de belangrijkste aansluitingen zal ertoe leiden dat de Buitenring minder aantrekkelijk wordt voor het verkeer. De reistijden zullen immers minder verkort worden in vergelijking met het voorliggende ontwerp. Dit zal ook zijn weerslag hebben op de doelen die met de Buitenring worden nagestreefd. In de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA wordt gesteld dat een versoberd voorkeurstracé naar verwachting op alle doelstellingen minder scoort dan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. Dit geldt in het bijzonder voor de doelstellingen ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De provincie Limburg deelt deze conclusie. Versobering van het ontwerp is gelet op de doelstellingen van de Buitenring niet wenselijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09832**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Op onderdelen a. De aansluiting Nuth De verlegging naar het noorden en de wijze waarop het onderliggende wegennet (aan beide zijden van de spoorlijn) onderling en met de BPL en de A76 zijn verknoopt leidt tot een zeer ongewenste distributie van de verkeerstromen over het betreffende wegennet. Anders gezegd, waar de BPL zou moeten zorgen voor een ontlasting van het lokale wegennet (met name in Hoensbroek en in en rond Ten Esschen), leidt de nu gekozen variant tot een toename daarvan t.o.v. de situatie bij ongewijzigd beleid. Dit kan en mag niet zo zijn. Daarnaast heeft deze oplossing, als gevolg van de daarbij behorende volledige aansluiting t.h.v. de Schuureikenweg een enorme (onaanvaardbare) impact op het hier aanwezige landschap. Als oplossing voor deze onwenselijke situatie hebben wij een aansluitingsvorm bedacht die functioneel beter is, het landschap en de aanwezige Natura-2000 en andere natuurwaarden meer respecteert, zeer waarschijnlijk goedkoper is en zeker beter uitvoerbaar is. Dat alternatief bieden wij u in bijlage 1 aan. Door ons uitgevoerde berekeningen (laatste vigerende variant) tonen aan dat deze variant wel ontlastend werkt en dus ook het functioneren van de BPL versterkt. Daarnaast zal bij uitvoering van deze variant de gehele passage van de A76 bij Nuth ook op lange termijn met 2x2 rijstroken ruim voldoende capaciteit hebben. Daardoor vervalt de noodzaak op dit deel alsnog naar 2x3 rijstroken te gaan. Uw berekeningen tonen aan dat die opgave er evident wel ligt voor de weggedeelten ten noorden van de aansluiting bij Nuth en tussen de in en uitvoegingen van deze aansluiting naar en van het zuiden en het knooppunt Ten Esschen. Kortom, wij wijzen de door u voorgestelde oplossing voor de BPL tussen de Schuureikenweg en de A76 integraal af en stellen voor dat u de door ons in bijlage 1 toegelichte en beschreven variant voor dit gedeelte van de BPL nader uitwerkt en het PIP daarop aanpast. Wij zijn ervan overtuigd dat een goed uitgewerkte variant ook de mogelijke bezwaren van de kant van de gemeenten Nuth en Schinnen zal wegnemen. De kwestie Natura-2000 gebieden vraagt een aparte vermelding. Ons voorstel voor de aansluiting Nuth raakt nu op een tweetal punten Natura-2000-gebieden. Bij Kathagen en bij de Brakkendergats. Bij Kathagen wordt in ons voorstel de BPL aangelegd op de strook waar nu een parallelweg en aanliggende woningen aanwezig zijn. Het totale dan benodigde profiel is sowieso geringer dan in de door u gepresenteerde variant. Bij de Brakkendergats kan ons voorstel zodanig aangepast worden (de kruising kan in zuidelijke richting verschoven worden) dat het Natura-2000-gebied hier geheel gemeden wordt. Zie bijlage 1.
Antwoord:	Door de tracékeuzes rondom de Buitenring vinden er enkele verplaatsingen plaats van verkeersstromen op het onderliggend wegennet. De stelling dat de nu gekozen variant echter zorgt voor een toename van de belasting van het onderliggend wegennet is niet juist. Op het grootste deel van het wegennet vindt een ontlasting van de verkeersdruk plaats, slechts op enkele locaties vindt een toename van verkeer plaats. Belangrijk voor de gemeente Heerlen zijn de toenames op de Pastoorskuilenweg en de Klinkertstraat. Daar tegenover staat echter in Hoensbroek een ontlasting van de verkeersdruk van de route Monseigneur Nolensstraat - Kouvenderstraat en de Randweg. De door de gemeente ingebrachte variant, ter ontlasting van het onderliggend wegennet, is door de provincie in een eerder stadium al een keer beoordeeld. Hierover is in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 15 juni 2010 ook terugkoppeling gegeven. In algemene zin kan gesteld worden dat de variant van Heerlen niet voldoet aan de bestuurlijk afgesproken scope, verkeerskundig niet beter is, een groter negatief effect heeft op Natura2000-gebieden en waarschijnlijk niet goedkoper is. Als uitgangspunt geldt dat de huidige toe- en afritten op de A76 van Schinnen en Nuth, Nuth/Daelderweg en Nuth/omgeving Station komen te vervallen en dat er een nieuwe centrale aansluiting komt op de A76, waarbij rekening wordt gehouden met de komst van de Buitenring Parkstad Limburg. Diverse motieven liggen hieraan ten grondslag: de huidige toe- en afritten zijn ontworpen rond 1930 en voldoen niet meer aan de huidge eisen (te kort, weinig zicht op hoofdrijbaan) zijn filegevoelig en onveilig, liggen deels in woonwijken en het zijn veel aansluitingen op een korte afstand (5 km), die zorgen voor onnodig veel korte-afstandsverplaatsingen op een drukke autosnelweg. In 1992 is daartoe een convenant gesloten tussen o.a. Rijkswaterstaat, de gemeenten Schinnen en Nuth en de Provincie Limburg. Deze bestuurlijke afspraak is gerespecteerd bij het plan voor de aansluiting Nuth. De Heerlense variant behoud daarentegen de drie aansluitingen op de A76., waarbij alleen de halve zuidelijke aansluiting Nuth verder wordt opgeschoven in zuidelijke richting. Het gevolg is dat deze aansluiting erg dicht komt te liggen op het knooppunt ten Esschen, waardoor het bestaande onrustige wegbeeld op de A76 niet verbetert maar zelfs verslechtert. Naast het ontbreken van een centraal

uitwisselingspunt van verkeer met de A76, wordt in de Heerlense variant tevens voorgesteld de locatie van de bestaande, onder druk staande, noordelijke aansluiting (Daelderweg) te handhaven. Deze aansluiting zou een verkeerstoename krijgen te verwerken door de aanleg van de Buitenring. In de huidige situatie kan deze aansluiting het verkeer al niet verwerken, maar kan volgens Heerlen worden opgelost door het plaatsen van rotondes. Het gebruik van de huidige korte afrit van het noordelijke deel van aansluiting Nuth, zoals voorgesteld bij de in de zienswijze genoemde variant van de gemeente Heerlen, kan leiden tot terugslag op de A76. Boven aan de afrit dient het verkeer dan via twee rotondes richting BPL of Nuth te rijden, waarvan de oostelijke rotonde zeer grote kruisende stromen moet verwerken. Zodra het verkeer hier niet in voldoende mate afgewikkeld kan worden, is er niet voldoende bufferruimte voor de grote stroom voertuigen vanaf de snelweg. De variant doet daarmee geen recht aan de belangrijke relatie A76 Noord - BPL. Deze verkeerstroom wordt op de rotonde gekruist door twee andere behoorlijke verkeersstromen: N298-BPL en N298-Parallelweg. Deze rotonde zal derhalve fors uitgevoerd moeten worden met een grote capaciteit, waardoor hij veel ruimte in beslag neemt. De noordelijke toerit en invoegstrook zijn erg kort waardoor verkeer moeite kan hebben bij het invoegen op een drukke snelweg, zeker gezien het feit dat verkeer met een relatief lage snelheid vanaf de rotonde gereden komt. In andere varianten hebben we gezien dat een langere invoeger nodig is, om het verkeer beter te laten invoegen/doorstromen en voor een eventuele bufferruimte. □□Vervolg: ziesubzienswijze 09833□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09833**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Op onderdelen a. De aansluiting Nuth De verlegging naar het noorden en de wijze waarop het onderliggende wegennet (aan beide zijden van de spoorlijn) onderling en met de BPL en de A76 zijn verknoopt leidt tot een zeer ongewenste distributie van de verkeerstromen over het betreffende wegennet. Anders gezegd, waar de BPL zou moeten zorgen voor een ontlasting van het lokale wegennet (met name in Hoensbroek en in en rond Ten Esschen), leidt de nu gekozen variant tot een toename daarvan t.o.v. de situatie bij ongewijzigd beleid. Dit kan en mag niet zo zijn. Daarnaast heeft deze oplossing, als gevolg van de daarbij behorende volledige aansluiting t.h.v. de Schuureikenweg een enorme (onaanvaardbare) impact op het hier aanwezige landschap. Als oplossing voor deze onwenselijke situatie hebben wij een aansluitingsvorm bedacht die functioneel beter is, het landschap en de aanwezige Natura-2000 en andere natuurwaarden meer respecteert, zeer waarschijnlijk goedkoper is en zeker beter uitvoerbaar is. Dat alternatief bieden wij u in bijlage 1 aan. Door ons uitgevoerde berekeningen (laatste vigerende variant) tonen aan dat deze variant wel ontlastend werkt en dus ook het functioneren van de BPL versterkt. Daarnaast zal bij uitvoering van deze variant de gehele passage van de A76 bij Nuth ook op lange termijn met 2x2 rijstroken ruim voldoende capaciteit hebben. Daardoor vervalt de noodzaak op dit deel alsnog naar 2x3 rijstroken te gaan. Uw berekeningen tonen aan dat die opgave er evident wel ligt voor de weggedeelten ten noorden van de aansluiting bij Nuth en tussen de in en uitvoegingen van deze aansluiting naar en van het zuiden en het knooppunt Ten Esschen. Kortom, wij wijzen de door u voorgestelde oplossing voor de BPL tussen de Schuureikenweg en de A76 integraal af en stellen voor dat u de door ons in bijlage 1 toegelichte en beschreven variant voor dit gedeelte van de BPL nader uitwerkt en het PIP daarop aanpast. Wij zijn ervan overtuigd dat een goed uitgewerkte variant ook de mogelijke bezwaren van de kant van de gemeenten Nuth en Schinnen zal wegnemen. De kwestie Natura-2000 gebieden vraagt een aparte vermelding. Ons voorstel voor de aansluiting Nuth raakt nu op een tweetal punten Natura-2000-gebieden. Bij Kathagen en bij de Brakkendergats. Bij Kathagen wordt in ons voorstel de BPL aangelegd op de strook waar nu een parallelweg en aanliggende woningen aanwezig zijn. Het totale dan benodigde profiel is sowieso geringer dan in de door u gepresenteerde variant. Bij de Brakkendergats kan ons voorstel zodanig aangepast worden (de kruising kan in zuidelijke richting verschoven worden) dat het Natura-2000-gebied hier geheel gemeden wordt. Zie bijlage 1.
Antwoord:	Vervolg van subzienswijze 09832: U stelt in uw zienswijze dat het totale benodigde profiel in uw variant sowieso geringer is dan in de door de provincie gepresenteerde variant. In de door de provincie ontwikkelde variant wordt het Natura2000-gebied van het Geleenbeekdal doorsneden door de Buitenring met 2 maal 2 rijstroken en een tweerichtingen fietspad. Het profiel van de Buitenring is hier zo smal mogelijk vormgegeven om de Natura2000 zoveel mogelijk te ontzien. In uw variant wordt naast de 2 maal 2 rijstroken van de Buitenring een volledige parallelvoorziening getroffen aan de noordzijde van de Buitenring. Deze parallelweg zal gezien de intensiteiten kunnen worden vormgegeven met 2 maal 1 rijstrook. Er vanuit gaande dat ook in de variant van de gemeente Heerlen een fietsvoorziening tussen Nuth en Hoensbroek wordt gerealiseerd zal de breedte van deze parallelweg dus een volledige extra belasting van de Natura2000 betekenen. Daardoor wordt ook het Natura2000-gebied rondom de Platsbeek aangetast. De inbreuk van de Heerlense variant op Natura2000 is aanzienlijk groter dan de variant die is opgenomen in het inpassingsplan. Daarnaast gaat de Heerlense variant uit van de aanleg van extra infrastructuur door het landschap bij de Schurenberg, die aansluit op de A76. De aangegeven aansluiting door middel van een flyover ligt op de aangeleverde tekening ook in een Natura2000-gebied. Dit tracé is in de tracénota/MER uitvoerig geanalyseerd, als zijnde de zgn, zuidelijke corridor (zie paragraaf 3.3.3). Een tracé binnen deze corridor heeft veel nadelige effecten, niet alleen op Natura2000. Volledigheidshalve wordt hier verwezen naar paragraaf 3.3.3. van deelrapport 1 Tracénota/MER aansluiting Nuth behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Behalve de hierin genoemde effecten geldt ook dat de Heerlense variant uitgaat van de aanleg van veel nieuwe infrastructuur door kwestbaar natuurgebied en waardevol landschap. Zo wordt in de Heerlense variant vanaf de aansluiting Schuureikerweg als het ware een driesprong van wegen aangelegd in het gebied tussen Kathagen en de Schurenberg naar de A76. In het inpassingsplan wordt daarentegen uitgegaan van één verbindingsweg van de aansluiting Schuureikerweg naar de A76. (de Buitenring). De effecten op natuur, landschap en kosten vallen hierdoor negatiever uit. Daarbij komt dat door dit kwestbare gebied in de Heerlense

variant over de driesprong in totaal dagelijks zo'n 51.000 auto's rijden, over de Buitenring daarentegen 34.000. De variant van de gemeente Heerlen zorgt weliswaar voor een afname van de verkeersintensiteiten op de route Hellebroek, Laar en Brommelen en de daaraan gekoppelde wegen richting Hoensbroek. Maar daar staat tegenover dat in de Heerlense variant de positieve effecten van de verkeersafname op deze wegen volledig teniet worden gedaan door de verkeersgroei op de andere wegen, vooral in de gemeente Nuth (Stationsplein, Valkenburgerweg, Stationstraat en Van Eijnattenweg) en een aanvullende verkeerstoename op de Allee / Hoofdstraat in de gemeente Schinnen. De variant levert ook voor de A76 niet de gewenste voordelen op: delen van de A76 worden drukker bereden en met het behoud van drie aansluitingen op een afstand van 5km gaat de verkeersveiligheid er niet op vooruit. Voor de huidige te krappe en onveilige aansluiting Schinnen wordt geen alternatief geboden. Gedurende de gehele planvorming van de Buitenring is steeds voorzien in een volledige aansluiting van de Schuureikenweg op de Buitenring. De aansluiting zoals voorzien in het inpassingsplan komt vrijwel overeen met de aansluiting zoals opgenomen in het bestuurlijk voorkeurstracé. De aansluiting van de Schuureikenweg op de Buitenring in het door de gemeente Heerlen aangedragen alternatief zal door toepassing van een verkeersplein zeker geen krapper ruimtebeslag krijgen. Heerlen heeft de variant niet verder verkeerskundig dynamisch doorgerekend, ontworpen of financieel onderbouwd. De stelling dat de Heerlense variant "zeer waarschijnlijk goedkoper en beter uitvoerbaar is", is niet nader onderbouwd. Door de aanleg van extra infrastructuur (Geleenbeekdal/Schurenbergtracé), een nieuwe flyover op de A76 (bij Laar), aanleg en aanpassing van geluidswerende voorzieningen o.a. op de A76, met de aanleg een nieuwe passages /kunstwerken over de Geleenbeek, spoor en A76, met een aanzienlijke ombouw van bestaande infrastructuur op diverse plekken in Nuth, is onvoldoende aannemelijk gemaakt dat deze variant goedkoper uitvalt. Ook zien de toetsing aan Natura2000-belangen wordt de stellling, dat de variant beter uitvoerbaar is, niet onderschreven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09834**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	b. Gedeelte BPL tussen Schuureikenweg en Allee. Wij kunnen ons vinden in de door u terzake gedane voorstellen. c. Aansluiting Allee en directe omgeving. Wij kunnen ons in de voorgestelde vorm (een Haarlemmermeer, met een laaggelegen BPL en een rotonde i.p.v. een VR1) goed vinden. Waar wij echter grote moeite mee hebben is de hoogteligging van de rotonde en dus van de Allee en de toeleidende toe- en uitritten. Behalve dat deze hoogte strijdigheid oplevert met het hier geldende monumentaal dorpsgezicht, moet ook de ongelijkvloerse fietsoplossing nog hoger dan noodzakelijk worden geprojecteerd. Ook de tracering van deze fietsroute kan en moet (dan) ook aanzienlijk beter vorm gegeven worden dan nu aangeduid. Ze moet aansluiten op een veilige oversteek, zowel direct naar het St Janscollege als naar de aansluiting van de Patersweg op de Akerstraat-Noord en de Maastrichterlaan. De aansluiting Patersweg-Maastrichterlaan-Akerstraat-Noord moet als gevolg van de komst van de BPL in capaciteit worden uitgebreid. Onze voorkeur gaat daarbij uit naar een rotonde. Derhalve dient het gehele gebied tussen Akerstraat-Noord en Hommerterallee een algehele aanpassing te krijgen, die geheel binnen de kaders van de BPL moet worden uitgevoerd.
Antwoord:	Nabij Amstenrade ligt de Buitenring ongeveer 6 meter verdiept. Door de aanwezige glooiing in het maaiveld ligt de Buitenring hierdoor ter plaatse van de Allee echter maar 4 meter onder het bestaande maaiveld. Wanneer hier de verdiepte ligging verder omlaag gebracht wordt, gaat de verdiepte ligging ten westen en oosten van de Allee ook nog verder omlaag. Dit zou aanzienlijke extra kosten met zich meebrengen. De fietsbrug is in de plannen van de provincie zodanig geprojecteerd dat deze de Buitenring kruist op een locatie waar de Buitenring alweer 6 meter onder maaiveld ligt. De omleiding was daarnaast nodig omdat het ongelijkvloers kruisen van de toe- en afritten van de ovatonde zorgt voor het hoogteverschil. De ligging van de fietsbrug zou bij een verder verdiepte ligging van de Buitenring daardoor minimaal verschuiven. De hoogteligging van de ovatonde levert geen strijdigheid op met het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. De ongelijkvloerse fietsverbinding is op uw verzoek gerealiseerd en behoeft niet hoger te worden geprojecteerd. De tracering van de fietsroute sluit aan op de door u ingerichte veilige oversteek. Een capaciteitsuitbreiding, zoals door u aangegeven, is dan ook niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09835**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Aansluiting BPL bij Avantis.□De nu door u gekozen oplossing is eerder door ons bepleit en wordt dus onderschreven, er van□uitgaande dat de Avantislijn de BPL hoog kruist en de lengteprofielen van weg en spoorlijn dat□probleemloos mogelijk maken. Verder achten wij de risico`s bij niet realiseren van de B258n gering. Bovendien is capaciteitsuitbreiding op de rotonde op een later tijdstip nog altijd mogelijk.□
Antwoord:	Wij nemen kennis van dit deel van de zienswijze.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09836**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3. Overige punten.□Met betrekking tot de beekkruisingen in relatie tot de BPL vinden wij het belangrijk dat naast de□minimale variant voor water en ecologie, ook de recreatieve en landschappelijke verbindingen□gerealiseerd worden. Daarbij onderschrijven wij het voorstel van het Waterschap Roer en Overmaas, in hun brief van 7 juni 2010, met betrekking tot de financiering van een optimale variant. Voor de volledigheid voegen wij ook het document "Stellungsnahme zum Verfahrensstand Buitenring Parkstad Limburg" uit de onafhankelijke commissie GWBPL toe (bijlage 2).□
Antwoord:	Waar mogelijk wordt de recreatieve en landschappelijke verbinding, in combinatie met de verbinding voor natuur en water, gerealiseerd. Een voorbeeld hiervan is de faunatunnel langs de Geleenbeek. Hier wordt ruimte gemaakt voor een langzaam verkeerverbinding en worden bomen aangeplant rondom de ecoduct ten behoeve van vleermuizen en landschappelijke inpassing.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09839**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder hebben wij onze opmerkingen beperkt tot bovenstaande punten. Redenen zijn: de enorme omvang van het geproduceerde materiaal bij dit PIP en het feit dat grote delen daarvan al in eerdere rondes door de ambtelijke diensten van de betrokken partijen beoordeeld zijn en in bestuurlijke gremia besproken zijn. Daarnaast gaan wij er vanzelfsprekend van uit dat u uw werk goed gedaan heeft.□
Antwoord:	Wij nemen kennis van dit deel van de zienswijze.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09846**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	4. Samenvatting.□Uit het vorenstaande blijkt dat de kwestie rond de aansluiting bij Nuth en de effecten daarvan op de vormgeving van de aansluiting van de Schuureikenweg voor de gemeente Heerlen een essentieel punt is. Daarbij gelden twee belangrijke overwegingen.□Dat zijn de functionaliteit, zoals die in de geprognosticeerde verkeersstromen tot uiting komt en de inpassing in het landschap, met name de helling bij Vaesrade en Schuureiken.Wij hebben de gewenste oplossingsrichting vooralsnog voldoende duidelijk in een bijlage aangegeven.□De hoogteligging bij de Allee betreft een afweging tussen ruimtelijke kwaliteit en fietscomfort enerzijds en kosten anderzijds. Voor ons (en de gemeente Schinnen) is de keuze in dit geval duidelijk. Dat geldt ook voor de integrale aanpassing van de Allee tussen Patersweg en Hommerterallee.□
Antwoord:	Deze aspecten zijn in de eerdere onderdelen van de zienswijze reeds aan de orde gekomen en worden hier voor kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09847**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Een belangrijk punt van zorg ligt in de problematiek rond de ontwikkeling van de kosten van de BPL en de financiering daarvan. De discussie die vanuit Landgraaf gevoerd wordt over de wens tot aanleg van de Randweg aldaar en de financiering daarvan door een bezuiniging op de BPL, maar zeker ook de positie die Kerkrade van het begin af aan, met name financieel, inneemt, achten wij cruciaal. Wij vragen uw aandacht hiervoor.□
Antwoord:	Voor wat betreft uw opmerkingen op de financiering het volgende: de financiële uitvoerbaarheid van de BPL staat niet ter discussie. Hierover zijn duidelijke afspraken gemaakt tussen de Provincie Limburg en de bij de BPL betrokken gemeenten en de regio Parkstad Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09848**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een tweede risico zien wij de onderbouwing van nut en noodzaak van 2x2 en 100km/u voor met□name de oostelijke en de zuidelijke delen van de BPL. Uw kritiek op het rapport van Goudappel□Coffeng is in onze ogen aanvechtbaar. Dit rapport geeft aan dat een uitvoering op grote delen van de BPL met 2x1 en 80 km/uur een heel acceptabel resultaat oplevert. Indien de haalbaarheid van de BPL als totaal concept daarmee gediend wordt, denken wij dat een variant waarbij op de oostflank en op de zuidflank, dus tussen de N274 en Avantis een ontwerp met 2x1 rijstrook en 80 km/u een goed alternatief zou kunnen zijn. Ook hiervoor vragen wij uw aandacht.□
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Overigens heeft de burgemeester van Heerlen telefonisch tegenover de eerstverantwoordelijke gedeputeerde aangegeven dat dit onderdeel niet als een zienswijze, maar als een suggestie moet worden gezien. Gelet op bovenstaande motivering nemen wij deze suggestie voor kennisgeving aan. □□Voor zoveel nodig stellen wij voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.□ □□

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09850**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Deze beide zorgpunten moet u vooral zien in verband met de ongetwijfeld te verwachten procedures tot bij de Raad van State, waar dit juridisch belangrijke punten van (her)overweging kunnen zijn. Ons ligt de gang van zaken rond de `Zwart 1`, die uiteindelijk bij de Raad van State tot `Zwart Geen` werd, nog vers in het geheugen. Juist daarom dringen wij aan op de nodige flexibilisering van het proces, waarbij reële financieringsmogelijkheden én tussentijdse aanbestedingsresultaten én waar nodig mogelijk aanpassingen op onderdelen van het ontwerp op een slimme manier met elkaar gecombineerd worden, zodat uiteindelijk die, door ons en door u zo vurig gewenste functionele, uitvoerbare en betaalbare BPL ook gerealiseerd wordt.
Antwoord:	Wij nemen uw zorgen op dit punt voor kennisgeving aan. Een belangrijk deel van deze zorgen kan worden weg genomen door de gezamenlijk afgesproken insteek ook aan uw zijde te blijven volgen en daarvan niet af te wijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01506-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09852**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Heerlen , Postbus 1 6400AA te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	5. Tot slot. Waar de BPL bedoeld is te zorgen voor een ruimtelijke structuurverbetering van de regio, zou het toch jammer zijn als dat project bestuurlijke tot divergentie zou leiden. Wij pleiten er voor dat alle partijen in gesprek blijven en bieden hierbij ook nadrukkelijk aan om eventuele onduidelijkheden in deze zienswijze desgewenst nader te willen toelichten. Natuurlijk zijn wij ook bereid om bij de uitwerkingen mee te denken en mee te werken.
Antwoord:	Uw pleidooi om met alle partijen in gesprek te blijven ondersteunen wij van harte. Wij gaan er daarbij wel vanuit dat partijen de ingeslagen en afgesproken koers blijven volgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09837**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.□Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking□o maximum snelheid 80 km per uur. □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het

doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan.

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09838**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis.□□bijlage 1:□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen.□Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen.□De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente. □□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09840**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□

Antwoord:

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring, die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit, laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKB wordt door een onafhankelijke partij getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen wordt voldaan. In het rapport wordt tevens naar alternatieve infrastructurele maatregelen gekeken, waarbij de Ladder van Verdaas globaal wordt doorgelopen. Er wordt geconstateerd dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Het rapport laat vervolgens zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met het project worden nagestreefd. □□Ook is een MKBA opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. Deze is gebaseerd op actuele informatie over autonome ontwikkelingen in de regio (bevolking, economie, mobiliteit) en de effecten van de Buitenring (oa effecten op verkeer, milieu). Het opnemen en waarderen van effecten als reistijd, reisbetrouwbaarheid, emissies en verkeersveiligheid is gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten en ook voorgeschreven in de nationale richtlijnen hiervoor. Hetzelfde geldt voor wat betreft de waardering van de indirecte effecten en de effecten op natuur. Ook hierbij is aangesloten bij de richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09843**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Beperking visuele vervuiling□o Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een□hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.□
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09844**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt. □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01507-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09845**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Franssen A., 1940-45 laan 20 6373VS te Landgraaf
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09849**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reijnders J.J., Zwaluwstraat 14 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09851**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reijnders J.J., Zwaluwstraat 14 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01508-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reijnders J.J., Zwaluwstraat 14 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o.a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09854**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verdiepte aanleg□De gemeente Nuth heeft in het verleden aangegeven tot medewerking aan de Buitenring bereid te zijn onder een aantal voorwaarden. Eén van de voorwaarden is dat de Buitenring ter hoogte van Vaesrade verdiept wordt aangelegd. Dit is tevens in de verschillende bestuurlijke overleggen aan de orde gekomen. Deputé Driessen heeft ook toegezegd om een verdiepte ligging planologisch mogelijk te maken. Na beoordeling van het voorliggende plan moeten wij constateren dat de Buitenring deels verdiept wordt aangelegd maar dat juist bij Vaesrade ter hoogte van de Rozenstraat de Buitenring 1,7 meter boven maaiveld ligt. Tevens biedt het Inpassingplan planologisch geen ruimte om een verdiepte ligging alsnog mogelijk te maken. Nu de Buitenring niet verdiept wordt aangelegd, kan Nuth hier niet mee instemmen.□De gemeente Nuth is van mening dat er in deze situatie teruggekeerd dient te worden naar het Randwegtracé. Daarnaast spelen nog de ontgrondingplannen van het bedrijf L` Ortye. Dit bedrijf wil ter hoogte van Vaesrade een ontgronding uitvoeren. Dit biedt een uitstekende mogelijkheid om de Buitenring verdiept aan te leggen. Van de genoemde toezegging van de Deputé dat dit planologisch meegenomen wordt, is niets terug te vinden in het Inpassingsplan.□
Antwoord:	Het trace ter hoogte van Vaesrade kenmerkt zich door insnijdingen in het landschap. Het trace ligt ter hoogte van deze insnijdingen dus al verdiept. Ter hoogte van de Rozenstraat ligt de Buitenring iets boven het maaiveld. Aldaar wordt "een verdiepte ligging" gecreeerd door aan de zijde van Vaesrade een grondwal te realiseren.□Gedeputeerde Driessen heeft toegezegd dat in de aanbestedingsfase de mogelijkheden van een nog diepere ligging van de Buitenring ter hoogte van Vaesrade worden meegenomen voorzover dat binnen het beschikbare budget past.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09855**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerssituatie De aansluiting van de Buitenring op de A76 in onze gemeente (aansluiting Nuth) is een cruciale schakel in het functioneren van het verkeersysteem in de regio Parkstad Limburg. De aansluiting Nuth moet niet alleen het lokale verkeer in goede banen leiden, maar ook het verkeer van en naar de toekomstige Buitenring, de A76 en de N298. Uit het ontwerp Inpassingsplan en de Tracénota/MER Aansluiting Nuth blijkt dat na de komst van de Buitenring een groot aantal wegen in buurtschappen van Nuth extra zwaar belast worden door sluipverkeer. Het gaat hierbij om de wegen als Hellebroek, Laar/Brommelen en Kamp, Nierhoven. Het zijn voornamelijk wegen die liggen in woonbuurten en ingericht zijn als 30 km/uur wegen. Dat het hierbij gaat om een aanzienlijke toename van het verkeer blijkt uit de verwachte verkeersintensiteiten in Hellebroek. Het verkeer zal in deze woonstraat toenemen van c.a. 1.500 tot 5.600 motorvoertuigen per dag. Een dusdanige verkeerstoenamen betekent een ernstige aantasting van de leefbaarheid. Een van de doelstellingen van de Buitenring is het doorgaande verkeer buiten de kernen om te leiden. Hierdoor zal een verbetering van de leefbaarheid in een groot aantal kernen van Parkstad plaatsvinden. Wij concluderen dat een toename van sluipverkeer op het lokale wegennet in Nuth, strijdig is met deze doelstelling. Dit betekent dat in tegenstelling tot de andere gemeenten in Parkstad, in de gemeente Nuth een aanzienlijke verslechtering van de leefbaarheid. Ook zal dit ten koste gaan van de verkeersveiligheid. Dit is voor ons niet acceptabel. Wij verwachten dat voorafgaande aan de aanleg van de Buitenring in overleg met ons passende maatregelen door de Provincie genomen worden. In de Tracénota/MER Aansluiting Nuth staat dat de aansluiting A76 Nuth-zuid vervalt. De raad van Nuth is van mening dat vooralsnog alle opties voor het oplossen van de verkeersproblemen mogelijk moeten blijven, waaronder het open houden van de op- en afrit van de A76 Nuth-zuid. De ambtelijke provinciale mening dat het wel of niet handhaven van deze aansluiting een zaak is tussen de gemeente Nuth en Rijkswaterstaat wijzen wij af. Het oplossen van deze problemen is geen zaak van uitsluitend de gemeente Nuth omdat de problemen veroorzaakt worden door de plannen van de Provincie. De raad is om die reden van mening dat bestuurlijk en ambtelijk overleg noodzakelijk is om deze problemen op te lossen. Wij verwachten dat de Provincie hierbij als partner optreedt en geen ontwijkende en afwachtende houding aanneemt. Om een goede verkeerskundige koppeling te bereiken tussen de nieuwe Aansluiting Nuth aan de noordzijde van het Bedrijventerrein De Horsel en de bestaande provinciale weg N298 in de kern Nuth, wordt de Reijmersbekerweg opgewaardeerd tot een nieuwe provinciale weg. De weg wordt ingericht als gebiedontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. De huidige functie van ontsluitingsweg voor het Bedrijventerrein De Horsel met enkel inritten naar bedrijven vervalt. De aanwezige fietsverbinding tussen Nuth en Schinnen blijft gehandhaafd door de aanleg van een vrijliggend fietspad naast de Reijmersbekerweg. Mede door het vervallen van de halve aansluiting A76 Nuth-noord, krijgt het Bedrijventerrein De Horsel aan de noordzijde een nieuwe aansluiting op de A76 en de Buitenring via een rotonde die een verbinding heeft met het turboverkeersplein. Door deze nieuwe aansluiting wijzigt de ver keerstructuur op het bedrijventerrein De Horsel aanzienlijk, waarbij zonder gerichte maatregelen een aanzienlijke toename van sluipverkeer verwacht wordt op de Daelderweg, die de hoof d verkeersader is op dit bedrijventerrein. In opdracht van de Gemeente Nuth heeft Royal Haskoning de verkeerskundige gevolgen op het wegennet op en rond het bedrijventerrein De Horsel onderzocht en een maatregeladvies opgesteld. De Gemeente Nuth is van mening dat de maatregelen die in dit rapport als oplossing naar voren gebracht worden en een direct gevolg zijn van de aanleg van de Buitenring, uitgevoerd en bekostigd moeten worden door de Provincie. Het rapport "Ontsluiting Bedrijventerrein De Horsel is bijgevoegd. De Reijmersbekerweg wordt opgewaardeerd tot een provinciale weg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Hierdoor is er een verkeersmaatregel nodig namelijk het realiseren van een fietspad. Dit ontbreekt in het Inpassingsplan.
Antwoord:	Verkeerssituatie In tegenstelling tot wat gesteld wordt in de zienswijze, is er in het algemeen zeker geen sprake van een verkeerstoename op het lokale wegennet in Nuth. Een groot deel van het lokale wegennet in de kern van Nuth krijgt te maken met een verkeersafname als gevolg van de Buitenring en de aansluiting Nuth. De nu zwaar belaste N298 (Valkenburgerweg en Stationsstraat) neemt fors af in verkeersintensiteiten. Daarnaast nemen ook de verkeersintensiteiten op de infrastructuur rondom de zuidelijke halve aansluiting op de A76 af wat een verbetering betekent voor de Spoorstraat en het

Stationsplein. Ook de verkeersintensiteiten op wegen zoals de Pastorijstraat nemen nauwelijks toe, vanaf de Stationsstraat tot aan de Parallelweg nemen de intensiteiten zelfs iets af vergeleken met de autonome situatie. Hellebroek, Laar en Brommelen De route Hellebroek, Laar, Brommelen krijgt door de aanleg van de Buitenring wel te maken met een verkeerstoename. Uit onderzoek blijkt dat deze verkeertoename wordt veroorzaakt door lokaal verkeer vanuit de kern van Nuth met een bestemming in Hoensbroek of Heerlen of vice versa. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Indien deze toename volgens u ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Te denken valt aan een verkeerskundige knip voor gemotoriseerd verkeer bij Laar, of het openhouden van de halve zuidelijke aansluiting van Nuth. Deze maatregelen hebben echter naast voordelen voor Hellebroek, Laar en Brommelen negatieve effecten voor de andere wegen in Nuth doordat het daar dan weer drukker wordt; juist daar waar de voordelen optreden in het voorliggende plan. De eventueel toe te passen maatregel is derhalve een keuze voor de verantwoordelijke wegbeheerders, zijde de gemeente Nuth en/of Rijkswaterstaat. In dit kader zal overleg plaatsvinden met de provincie Limburg. Kamp en Nierhoven In de verkeerskundige onderzoeken voor het inpassingsplan van de Buitenring en de milieueffectrapportage ten behoeve van de aansluiting Nuth is uitgegaan van een verkeerskundige knip in de Slagboomsweg voor doorgaand verkeer. Deze knip is noodzakelijk om sluipverkeer te voorkomen tussen bedrijventerrein de Horsel, Nierhoven en de kern van Nuth. De exacte locatie en vorm van de knip is in het inpassingsplan nog niet nader bepaald. De gemeente Nuth zal de gewenste locatie voor deze knip moeten bepalen, waarbij de belangen van de aanwonende burgers en aanliggende bedrijven meegewogen worden. Verkeerssituatie op bedrijventerrein de Horsel U stelt in uw zienswijze dat het wegennet op bedrijventerrein de Horsel door de veranderde verkeersstromen aangepast dient te worden. De noodzakelijke aanpassingen van het wegennet worden echter met name ingegeven door de wijziging van de Daelderweg van een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur in de huidige situatie naar een erftoegangsweg in de toekomstige situatie met een snelheidsregime van 30km/uur. De provincie is bereid met de gemeente in overleg te treden om overeenstemming te bereiken over het gezamenlijk realiseren van de benodigde sobere en doelmatige maatregelen. Fietsstructuur op de Horsel en fietspad langs Reijmersbekerweg In het inpassingsplan is een vrijliggend tweerichtingenfietspad opgenomen langs de Reijmersbekerweg. Dit fietspad loopt vanaf de rotonde op de Daelderweg naar de Industrieweg. De provincie wijst de optie van Royal Haskoning af om het fietspad verder door te trekken over de Industriestraat en deze tussen de achterzijde van de bedrijven aan de industriestraat en het parkeerterrein van VSL te realiseren. Deze route kan immers niet sociaal veilig ingepast worden. Bovendien is de toekomstige verkeerssituatie in de Industriestraat, een doodlopende straat waar dan een maximumsnelheid van 30km/uur geldt, niet dusdanig dat hier een vrijliggend fietspad noodzakelijk is. Fietsers kunnen op deze erftoegangsweg dan op een veilige manier gebruik maken van de rijbaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09856**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid Volgens de bijgevoegde geluidsonderzoeken zal de geluidsoverlast binnen de wettelijke normen blijven. Dit is echter moeilijk te beoordelen aangezien de cijfers die ten grondslag liggen aan de berekeningen onvoldoende bekend zijn. De juistheid van de onderzoekresultaten is dus niet te toetsen. Daarnaast is er nog verwarring of er nu een geluidswal bij Vaesrade komt of niet. In geluidsonderzoeken wordt met een acht meter hoge wal gerekend terwijl het Inpassingsplan niet uitgaat van een wal. Deze wal wordt op diverse plaatsen geluidswal genoemd of grondwal dan weer gewoon wal of de term "opeenhoping van grond" wordt gebezigd. Hier moet duidelijkheid over komen. De gemeente Nuth is van mening dat uitspraken hierover in de regels en verbeelding van het Inpassingsplan moeten worden verwerkt. Op deze wijze heeft het juridische binding en weten burgers waar zij aan toe zijn. Daarnaast is er nog onduidelijkheid over de situatie bij Kathagen 43 en 45. Hiervoor wordt een hogere grenswaarde aangevraagd. De afweging bronmaatregelen afgezet tegen maatregelen in de overdrachtssfeer is onvoldoende onderbouwd. Niet duidelijk is waarom hier wordt afgeweken van de wettelijke verplichting dat eerst alle mogelijk maatregelen genomen zijn voordat een hogere grenswaarde kan worden toegekend. De gemeente Nuth vraagt de Provincie Limburg het uit de onderzoeken geconcludeerde geluidsniveau bij Vaesrade te garanderen.
Antwoord:	Ter hoogte van Vaesrade is een grondwal voorzien. Deze grondwal is opgenomen in het ontwerp van de weg, dat als uitgangspunt heeft gediend voor het geluidsonderzoek. Vervolgens is in het geluidsonderzoek geconcludeerd dat de grenswaarde in de Wet geluidhinder niet wordt overschreden en er zijn geen hogere waarden vastgesteld. Het is mogelijk dat de feitelijke uitvoering ter plaatse beperkt afwijkt van hetgeen in het ontwerp is opgenomen, maar de wijzigen moeten zodanig zijn dat de gevolgen voor de omgeving, ook ten aanzien van geluid, passen binnen de grenzen die thans in het inpassingsplan zijn vastgelegd. Wat betreft de woningen Kathagen 43 en 45 geldt dat er geen wettelijke verplichting bestaat om alle mogelijke maatregelen te nemen. Indien maatregelen niet wenselijk zijn vanuit stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële overwegingen, kan gekozen worden voor een hogere waarde. De beoordeling van de doelmatigheid volgens de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder vormt onderbouwing van de financiële overwegingen. In het akoestisch rapport is de doelmatigheid van het toepassen van een stil wegdektype (dunne deklagen B) aangetoond. Na het toepassen blijft voor één woning sprake van een overschrijding van de grenswaarde met 1 dB. Het is voor deze woning niet doelmatig om een scherm te plaatsen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09857**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bodem Ook hier geldt dat uit conclusies van de onderzoeken geen grote problemen te verwachten lijken maar dat de cijfers die de onderbouwing leveren, ontbreken. De gemeente Nuth wil hier nog het volgende bij opmerken. Bij de geluidsonderzoeken wordt gesproken van het schuiven van grond ten behoeve van een (geluids)wal. De bodemonderzoeken die nu zijn bijgevoegd zijn slechts indicatief. Dit betekent dat deze grond zonder nader onderzoek en kwaliteitsbewijs niet geschoven mag worden. Dit lijkt in tegenspraak met de bevindingen bij de geluidsonderzoeken.
Antwoord:	Bij het gebruik van grond voor wallen e.d. zal conform de daarvoor geldende regels worden gehandeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09858**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□Aangezien ook hier de i n voergegeven s van de bijgevoegde onderzoeken ontbreken kan de juistheid van de conclusie dat er geen probleem is met de luchtkwaliteit ter plaatse, niet beoordeeld worden. Daarnaast vraagt de gemeente zich het volgende af. Enkele jaren gelden was de gemeente Nuth voornemens om de voetbalvelden in Hulsberg te verleggen. De provincie had vragen bij die ontwikkeling mede vanwege de luchtkwaliteit door de nabij gelegen A79. Nu wordt er een autoweg op een veel kortere afstand aangelegd en is er geen probleem met de luchtkwaliteit bij de voetbalvelden van Vaesrade.□Hoe kan dit?□
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zijn niet gewijzigd. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. □Meer in het algemeen hebben zich de afgelopen jaren ontwikkelingen in de luchtkwaliteit voorgedaan. Deze hebben geresulteerd in een afname van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof. In heel Nederland is de luchtkwaliteit verbeterd. Ten aanzien van de thans uitgevoerde berekeningen uit zich dat in lagere achtergrondconcentraties en emissiefactoren. In het luchtonderzoek, dat op basis van de achtergrondconcentraties en emissiefactoren en overeenkomstig de wettelijke regels is uitgevoerd, is aangetoond dat hiermee overal aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. Het is niet mogelijk om in detail een vergelijking te maken met de situatie rond de voetbalvelden in Hulsberg, maar de geconstateerde verbetering past in de landelijke trend.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09859**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Archeologie□Het Inpassingsplan regelt dat er geen werkzaamheden gestart mogen worden zonder archeologisch onderzoek. Gezien de hoge verwachtingswaarde hecht de gemeente Nuth er aan te benadrukken dat zij naleving van het verdrag van Malta in al zijn onderdelen wenst.□
Antwoord:	□□ Het aanleggen van de Buitenring brengt graafwerkzaamheden met zich mee die een verstorende werking zullen hebben op eventueel aanwezige archeologische waarden. Het advies, zoals verwoord in Deelrapport 7B, is een advies dat gegeven en van toepassing is op het moment dat de weg aangelegd gaat worden zoals ze nu in het voorgestelde Inpassingsplan (zie verbeelding) wordt afgebeeld. Voorafgaand aan de aanleg van de weg zullen de tijdens het vooronderzoek aangetroffen behoudenswaardige archeologische resten zorgvuldig worden opgegraven.□□.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09860**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voetbalvelden Vaesrade□De voetbalvelden worden geraakt door de Buitenring. Op dit moment wordt onderzocht wat de beste oplossing is. De gemeente Nuth is heel duidelijk in deze. RKVV Vaesrade mag niet in een nadeligere positie komen door de Buitenring.□
Antwoord:	Ook voor ons is uitgangspunt dat RKVV Vaesrade niet in een nadeliger positie komt. Inmiddels vindt overleg met uw gemeente en RKVV Vaesrade plaats over compensatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09861**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hulpdiensten□In de Tracénota/MER worden voor de hulpdiensten de effecten beschreven die optreden bij de verschillende alternatieven. Volgens de Provincie is Vaesrade voor de hulpdiensten bereikbaar via Kathagen en ook de Naanhofsweg. Bovendien wordt de parallelle fietsstructuur ten zuiden van de BPL in het MMA vormgegeven als calamiteitenroute. Door de oversteekbaarheid van de BPL op diverse locaties vervalt de omrijdbeweging. Ondanks dat in het rapport melding wordt gemaakt van een leemte in kennis en informatie, omdat het laatste ontwerp van de aansluiting niet door de hulpdiensten is getoetst, concludeert men dat de alternatieven gelijkwaardig scoren. Door het opheffen van de aansluiting Nuth-zuid ontstaat voor een ambulance bij spoedritten vanuit de ambulancepost Heerlen, wel een omrijdbeweging naar Vaesrade en Nuth. Vaesrade is dan bereikbaar via het verkeersplein, Reijmersbekerweg en de verbindingslus naar Kathagen of via de Buitenring en de aansluiting Schuureikenweg en Naanhofsweg. Nuth is eveneens bereikbaar via het verkeersplein en Reijmersbekerweg. Bij spoedritten naar het Atriumziekenhuis in Heerlen is dit ook het geval. Het is op dit moment niet duidelijk of deze langere omrijdbeweging ook een extra aanrijdtijd betekent en dat hierdoor de maximale aanrijdtijd wordt overschreden. De gemeente Nuth hecht aan duidelijkheid op dit punt. □
Antwoord:	Naar aanleiding van uw vraag over de bereikbaarheid van Nuth en Vaesrade door hulpdiensten hebben we een verkeerskundige analyse gedaan naar de reistijden vanaf het Atriumziekenhuis naar de Pastorijstraat in Nuth. Uit deze analyse is gebleken dat de hulpdiensten die aanrijden vanuit Heerlen na aanleg van de Buitenring een omrijdbeweging krijgen van ongeveer 4 kilometer. De totale reistijd blijft echter onder de 10 minuten, waar deze nu bijna 7 minuten bedraagt. Voor Vaesrade geldt een gelijke situatie. De bereikbaarheid van Nuth voor hulpdiensten blijft daarmee gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01509-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09862

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Beekoverkluizing De afgelopen periode 2009-2010 hebben de diverse beekdal-gemeenten, natuurbeheerorganisaties, toeristische belangenverenigingen, landschapspark De Graven en de Provincie Limburg een integraal gedragen beekontwikkelingsvisie opgesteld. Deze visie, genaamd Corio Glana, vormt de kapstok en de overall visie voor de ontwikkeling van het Geleenbeekdal als lijn van water, natuur en toerisme. De diverse deelprojecten (highlights) die uit deze visie voortvloeien en locale plannen die worden ontwikkeld, worden aan deze visie getoetst. De diverse partijen conformeren zich aan deze visie. De plannen van de Buitenring Parkstad Limburg, ter hoogte van de Naanhofsweg, hebben zich echter hieraan niet geconformeerd. De beekoverkluizing wordt geschikt gemaakt voor de waterhuishoudkundige verplichtingen en de ecologie. De huidige voorgestelde beekoverkluizing voorziet echter niet in ruimte om langzaam verkeer de buitenring te laten kruisen. Dit betekent dat ruiters, fietsers en wandelaars ernstig worden belemmerd in de recreatieve mogelijkheden en beleving die het Geleenbeekdal biedt. Paarden-, wandel- en fietskruisingen die nu wel mogelijk zijn, zijn na realisatie van de PBL niet meer mogelijk. De geplande langzaam verkeerroutes langs en nabij de beek zijn niet alleen een onmisbare functionaliteit voor de beleving van het Geleenbeekdal maar ook voor de belevingen van het gehele Zuid-Limburgse landschap. Het vormt immers een verbinding van Benzenrade tot Geleen. Realisatie van een optimum beekkruising of vergelijkbaar waarbij tevens langzaam verkeerkruisingen mogelijk zijn, zien wij daarom als noodzakelijk.
Antwoord:	De faunatunnel ter plaatse van de Geleenbeek betreft de optimumvariant, zoals deze is uitgewerkt in het rapport “Kruisingen BPL-waterlopen - Uitvoeringsvoorstellen” (TAKEN, 2009). Dat betekent dat er een ruime faunatunnel is voorzien, met een langzaam verkeerverbinding van 3 meter breed. De onderdoorgang krijgt een totale breedte van 55 meter, waarin daarnaast ruimte is voor onder andere de beek met onderhoudspaden en een droge ecologische verbindingszone. Aan uw wens om een langzaam verkeerverbinding te realiseren ter plaatse van de Geleenbeek wordt daarmee ruimschoots voldaan."Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01509-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09863

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Grondinbreng In het kader van de Buitenring speelt nadrukkelijk de inbreng van gronden. Hier wordt als uitgangspunt genomen dat gemeente de gronden om niet inbrengen. Nu hebben wij mogen vernemen dat dit uitgangspunt enige nuancering behoeft. De waarde van de ingebrachte gronden worden niet vergoed maar zou in mindering worden gebracht van de financiële bijdrage van de betrokken gemeenten. Nu heeft de gemeente Nuth bij ondertekening van het Bestuursconvenant bedongen dat zij onevenredig hard wordt getroffen door de Buitenring en daarom geen financiële bijdrage levert. In dit geval zou de inbreng om niet ook echt om niet betekenen, aangezien er niets te verrekenen valt. Dit in tegenstelling tot andere gemeenten. Vandaar dat de gemeente Nuth alleen bereid is grond in te brengen tegen de waarde in het economische verkeer.
Antwoord:	In de bestuurlijke overeenkomst tussen de Provincie en gemeenten inzake de BPL zijn afspraken gemaakt over onder andere de financiële consequenties. Voor zover bepaalde aspecten niet in deze overeenkomst zijn opgenomen gelden hiervoor in beginsel de wettelijke bepalingen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09864**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Convenanten Het Inpassingsplan regelt alleen het tracé van de Buitenring en het Knooppunt Nuth. Een aantal onderwerpen wordt echter niet geregeld. Hierbij valt onder meer te denken aan: a. Inbreng van gemeentelijke gronden b. Aanpassingen onderliggend wegennet c. Gronddepot d. Verkeersmonitoring e. Bewegwijzering f. Kabels en (riool)leidingen g. Planologische inpassing natuurcompensatie gronden Bij deze onderwerpen is op dit moment niet altijd duidelijk wat de consequenties zijn en welke maatregelen vereist zijn. Een aantal van deze zaken behoren op grond van wettelijke eisen bij de vaststelling van het Inpassingsplan geregeld te zijn. Dit kan door opname in het Inpassingsplan of door het afsluiten van een overeenkomst/convenant. Hierin dient dan geregeld te zijn wie wat doet en wie de kosten draagt. Nu kan er een situatie ontstaan waarin de gemeente Nuth achteraf geconfronteerd wordt met werkzaamheden waar zij ook nog de kosten voor moet dragen. Een voorbeeld zijn de maatregelen op het Bedrijventerrein De Horsel. Hier zullen rotondes aangelegd moeten worden, de Reijmersbekerweg zal heringericht moeten worden en er zijn meerdere aanpassingen op lokale wegen nodig. Onduidelijk is welk deel de provincie voor haar rekening neemt. Eerder in deze zienswijze is gesteld dat de provincie deze kosten voor haar rekening moet nemen. Het gevolg is dat er een Inpassingsplan voor een Buitenring voor ligt waarvan niet duidelijk is wat alle gevolgen voor Nuth zijn. Dat maakt het moeilijk om met dit plan te kunnen instemmen.
Antwoord:	Het inpassingsplan regelt alleen de ruimtelijke inpassing van de weg en de direct daarvoor benodigde voorzieningen. De door de gemeente Nuth genoemde onderwerpen behoren niet thuis in het inpassingsplan, maar worden via een bestuursovereenkomst nader geregeld. Over deze overeenkomst vindt inmiddels overleg plaats met uw gemeente. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01509-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09865**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Nuth , Postbus 22000 6360AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Overige Daarnaast ontbreken in het Inpassingsplan een aantal onderdelen. Aan de gemeente Nuth is toegezegd dat er een dwarsprofiel van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade wordt opgenomen. Dit dwarsprofiel is in het bijgevoegde Omgevingsplan opgenomen. De juridische status van een Omgevingsplan is echter beperkt. Nuth wil graag dat dit dwarsprofiel op de Verbeelding wordt opgenomen. Hiermee kan alle onduidelijkheid voorkomen worden, ook over bijvoorbeeld wel of geen geluidswal/grondwal. Tevens ontbreekt in het Inpassingsplan de langzaam + agrarisch verkeer oplossing ter hoogte van de Rozenstraat. Dit is toegezegd maar niet duidelijk is hoe het wordt uitgevoerd. Daarom is het goed dat dit op de Verbeelding wordt opgenomen.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Die dwarsprofielen zijn op representatieve punten langs het tracé gelegd, waaronder bij Vaesrade Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09866**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	1. Verkeer□Algehele nut- en noodzaak□Vanuit de actuele stukken en tijdens diverse contactmomenten (o.a. commissievergadering Schinnen, 15 mei 2010; presentatie bestuursleden, Gaiapark, 28 juni 2010) blijken aandachtspunten en overwegingen die een belangrijke rol spelen (of hebben gespeeld) in de planvorming rondom de Buitenring Parkstad (vanaf nu: BRP). Dit zijn onder andere:□Waarborgen van een zorgvuldige inpassing van de BRP;□- Verbeteren van de verkeersstructuur in en rondom Parkstad;□- Verlagen van de verkeersonveiligheid;□- Verbeteren van de leefbaarheid;□- Verbeteren van het ondernemersklimaat in de regio.□Wij zijn van mening dat met de genoemde aandachtspunten onvoldoende rekening is gehouden binnen de actuele planvorming. Nut- en/of noodzaak voor de ringweg wordt onvoldoende aangetoond. Zeker vanuit het oogpunt van de gemeente Schinnen redenerend. Schinnen is geen contractpartij in het convenant tussen gemeenten en provincie inzake de aanleg van de BRP. Schinnen heeft geen belang bij de aanleg van de BRP en ervaart hoofdzakelijk overlast voor haar inwoners. Graag ontvangen wij aanvullende onderbouwingen. Hiermee dient nut- en noodzaak voor de BRP te worden aangetoond. Daarbij zijn wij benieuwd naar de wijze waarop zich dit verhoudt tot de gemeente Schinnen. Daarnaast dient duidelijk te worden op welke manier bovenstaande aandachtspunten en overwegingen specifiek tot uiting komen binnen de recente planvorming. Uiteraard met specifieke aandacht voor de gemeente Schinnen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. Ook veel inwoners en bedrijven uit de gemeente Schinnen zullen hier van profiteren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01510-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09867

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Aansluiting BRP nabij Allee In de huidige situatie vormt de Allee een directe verbinding tussen Amstenrade (gemeente Schinnen) en Hoensbroek (gemeente Heerlen). Zowel Amstenrade als Oirsbeek worden ontsloten door respectievelijk de Hoofdstraat (door Amstenrade) en de N581 (door Oirsbeek, richting de N276). De N581 staat via de Hoofdstraat in verbinding met de Allee. Algemeen In het oorspronkelijke plan was voor deze nieuwe ringweg geen ontsluiting gepland aan de Allee, nabij Amstenrade (gemeente Schinnen). Bij aanlevering van het toenmalige Provinciale Inpassingsplan (PIP) voor deze BRP heeft de gemeenteraad van Schinnen dit PIP slechts ter kennisgeving aangenomen, op basis van het oorspronkelijke plan. De op- en afritten aan de Allee zijn dus later toegevoegd en uitgewerkt in de huidige stukken. Hier heeft Schinnen geen inspraak in gehad. Daarbij is ook geen mogelijkheid geweest om zorgvuldig hierop te kunnen reageren.
Antwoord:	De aansluiting Allee heeft vanaf het prille begin onderdeel uitgemaakt van de plannen van de Buitenring. Alleen de verschijningsvorm is gewijzigd. Hierover heeft overleg plaatsgevonden in het Regionaal Bestuurlijk Overleg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01510-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09868

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting BRP ter hoogte van Allee Binnen het actuele plan voor de BRP wordt deze ringweg, door middel van een ongelijkvloerse kruispuntoplossing (ovale rotonde), voorzien van op- en afritten ter hoogte van de Allee nabij Amstenrade. De BRP ontsluit op deze locatie dus via de Allee. Uiteraard zijn effecten op het wegennet van Schinnen merkbaar, wat resulteert in een afname van verkeersveiligheid en leefbaarheid. Opvallend is dat binnen de huidige stukken de noodzaak van op- en afritten aan de Allee onvoldoende wordt onderbouwd. Met andere woorden: actuele plannen geven onvoldoende aan waarom de BRP moet ontsluiten aan de Allee, rekeninghoudend met de fors toenemende verkeersdrukte en daarmee ook stijgende overlast voor inwoners van de gemeente Schinnen. Wij vragen ons af welke afwegingen ten grondslag liggen aan dit toekomstige verkeersknooppunt. Daarbij vragen wij ons af of baten voldoende tegen de lasten zijn afgewogen.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel. Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09869**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Allee Uit de huidige plannen blijkt dat de Allee fors meer verkeer te verwerken krijgt op het moment dat de BRP is ingepast. Dit vanwege de verkeersaantrekkende en -afvloeiende werking van de op- en afritten. Reeds eerder is richting de gemeente Schinnen aangegeven dat vanwege deze op- en afritten de verkeersintensitetten op de Allee fors zullen toenemen. Eerdere stukken laten op termijn zelfs een verdubbeling zien van de huidige (reeds hoge) verkeersintensiteiten. Aangeleverde modelkaarten geven een specifieker beeld en suggereren steeds een forse verkeerstoename, vooral op de Allee. Opvallend is dat geen specifieke intensiteiten voor de Allee worden aangeven. Dit geeft geen representatief beeld van de verwachte (toekomstige) situatie. Met andere woorden: de werkelijke te verwachten overlast na inpassing van de BRP wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt. Hierdoor kunnen daadwerkelijke effecten moeilijk worden ingeschat. Ook wordt de indruk gewekt dat juist op wegvakken waar de hoogste verkeersdruk wordt verwacht, dit door middel van onduidelijke modelkaarten wordt afgezwakt. Al met al lijkt het alsof er niet voldoende aandacht is geweest voor de verkeersafwikkeling op en rondom de Allee, met extra aandacht voor congestievorming.
Antwoord:	Uit het verkeersmodel blijkt inderdaad dat het verkeer op de Allee (locatie ten noorden van de Buitenring) zal toenemen: · Situatie 2004: 12.500 mvt/etmaal; · Situatie 2025 zonder Buitenring: 12.400 mvt/etmaal; · Situatie 2025 met Buitenring: 20.300 mvt/etmaal. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng is een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581-verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie- knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). Wij zullen voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09870**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kernen Amstenrade en Oirsbeek Opvallend zijn de verkeersontwikkelingen in Amstenrade en Oirsbeek, met name na vergelijking van diverse modelkaarten (zowel autonoom als na inpassing van de BRP). Deze vergelijking laat groeiende verkeersintensiteiten zien op de Hoofdstraat (Amstenrade) en de Provincialeweg Zuid (gedeelte binnen de komgrens van Oirsbeek). Onverklaarbaar is het feit dat deze zelfde vergelijking een afname van verkeersintensiteiten laat zien op de zowel de Provincialeweg Zuid en Noord (N581) tussen de komgrens van Oirsbeek en de N276 richting Brunssum. Ditzelfde geldt voor de Hommerter Allee welke in de huidige situatie druk wordt bereden. De modelkaarten suggereren dat na inpassing van de BRP de verkeersintensiteiten op deze weg juist fors dalen.
Antwoord:	Het klopt dat de Buitenring zal leiden tot een daling van verkeersintensiteiten op de door u beschreven wegen. Dit is het gevolg van het feit dat weggebruikers andere routes zullen gaan kiezen na aanleg van de Buitenring (en verwijdering van de op- en afritten op de A76 in Schninnen). Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor worrdt het op de Allee, de Hoofdstraat en een deel van de Provincialeweg (ten zuiden van de Altaarstraat) drukker, maar op de andere wegen juist rustiger. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09871**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionaal wegennet rondom gemeente Schinnen Opvallend zijn de ontwikkelingen op de N276 tussen de aansluiting van de Provincialeweg Noord (N581) en Brunssum. De huidige stukken geven aan dat na inpassing van de BRP verkeersintensiteiten op deze weg juist dalen in plaats van stijgen. De N276 is een provinciale gebiedsontsluitingsweg (met kenmerken van een stroomweg) waar een maximumsnelheid geldt van 80 km/u. De prognoses vanuit de huidige stukken scheppen verwarring. Als gevolg van de BRP dalen verkeersintensiteiten op de N276, de N581 en de Hommerter Allee. Toch stijgen intensiteiten op de Allee fors. Dit is niet verklaarbaar en binnen het plan ontbreekt verdere onderbouwing. Met andere woorden: uit de huidige stukken blijkt onvoldoende waar voertuigen vandaan komen die uiteindelijk op de Allee belanden en wat hier redenen voor zijn.
Antwoord:	In deelrapport 4a van het PIP, het verkeerskundig onderzoek, zijn in de locatiespecifieke toelichting in hoofdstuk 5 in format nr. 5 (aansluiting Allee) de resultaten van een zogenaamde “selected linkanalyse” weergegeven. Hierbij is achterhaald welke herkomst/bestemming het verkeer op de Allee heeft. Daaruit blijkt dat ongeveer 50% van het verkeer op de Allee een herkomst/bestemming in Amstenrade heeft, ongeveer 25% in Oirsbeek en de overige 25% kan als doorgaand verkeer bestempeld worden. Naar onze mening onderbouwt dit in voldoende mate waar voertuigen vandaan komen die uiteindelijk op de Allee belanden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09872**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ondanks dat prognoses dit niet laten zien is het een logisch gevolg dat doorgaand verkeer zich door de gemeente Schinnen gaat verplaatsen op het moment dat de BRP er ligt. Dit is zeker het geval op het moment dat de op- en afritten van de A76 ter hoogte van de kern Schinnen komen te vervallen. Dit alles is onwenselijk. Vooral wanneer blijkt dat wegen als de N276, die juist zijn bedoeld voor het afwikkelen (lees: ontsluiten) van doorgaande verkeersstromen, minder verkeer te verwerken krijgen dan in de huidige situatie. Via de N276 is de ontsluiting van de BRP ter hoogte van Brunssum immers sneller bereikbaar dan de Allee via Oirsbeek en Amstenrade.
Antwoord:	De gemeente geeft niet aan op basis waarvan zij verwacht dat het doorgaand verkeer zich door de gemeente Schinnen gaat verplaatsen op het moment dat de Buitenring er ligt. De prognoses uit het verkeersmodel Parkstad Limburg wijzen in ieder geval niet uit dat een dergelijk effect zal optreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09873**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Prognoses suggereren dat doorgaand verkeer (oftewel sluipverkeer) tussen de N276 en de op- en afritten van de BRP aan de Allee worden geprikkeld zich via Oirsbeek en Amstenrade te verplaatsen. De kruising N276 / N581 (Provincialeweg noord) speelt hierin een belangrijke rol. Doorgaand verkeer door de gemeente Schinnen tengevolge van de BRP mag nooit de bedoeling zijn. De verkeersveiligheid op het wegennet van Schinnen neemt af. Dit is dan met name het geval in de kernen van Amstenrade en Oirsbeek waar diverse voorzieningen en winkelgelegenheden zijn gevestigd. Uiteindelijk vermindert ook de leefbaarheid in het gebied. □
Antwoord:	Wij onderschrijven uw mening niet dat de verkeersveiligheid op het wegennet van Schinnen zal afnemen. Voor het overgrote deel van het wegennet in de gemeente Schinnen is immers sprake van een afname van verkeer als gevolg van de Buitenring (en het verwijderen van de op-/afritten van de A76 in Schinnen), hetgeen tot een verbetering van de verkeersveiligheid zal leiden. Een van de weinige wegen in de gemeente waar sprake is van een toename van verkeer betreft de N581, die als toevoerweg naar de Buitenring dient.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09875**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Maatregelen Maatregelen zijn noodzakelijk om een afname van de verkeersveiligheid en leefbaarheid vanwege de BRP te waarborgen. Maatregelen moeten ervoor te zorgen dat ongewenst doorgaand verkeer zoveel mogelijk gebruik gaat maken van de daarvoor bestemde wegtypen. Hierdoor wordt de gemeente Schinnen met haar kernen ontlast van ongewenst (sluip)verkeer. Kosten voor maatregelen dienen door de provincie te worden betaald. Schinnen is geen contractpartij in het convenant tussen gemeenten en provincie inzake de aanleg van de BRP. Schinnen heeft geen belang bij de aanleg van de BRP en ervaart hoofdzakelijk overlast voor haar inwoners. De BRP is immers veroorzaker van deze problematiek en dit is een provinciale weg. Daarnaast is de gemeente Schinnen in een eerder stadium niet betrokken bij de planvoorbereiding aangezien ze geen deel uitmaakt van de regio Parkstad.
Antwoord:	Uw mening dat Schinnen geen belang heeft bij de aanleg van de Buitenring en dat u hoofdzakelijk overlast zult ervaren voor uw inwoners als gevolg van de Buitenring onderschrijven wij niet, gelet op de overwegend positieve verkeersveiligheid- en leefbaarheideffecten die deze nieuwe weg heeft voor het wegennet in de gemeente Schinnen. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng is een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581-verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie- knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). Wij zullen voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09876**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kruising N581 / N276 Ons inziens biedt deze aansluiting kansrijke mogelijkheden. Deze kruising (provinciaal eigendom) is voorzien van verkeerslichten (VRI). Deze VRI biedt prima mogelijkheden om weggebruikers met als bestemming de BRP (regeltechnisch) te beïnvloeden. Automobilisten worden dan gestimuleerd de N276 te volgen. Ter hoogte van Brunssum kan aansluiting met de BRP worden gevonden. Hierdoor wordt het lokale wegennet door Oirsbeek en Amstenrade ontzien van hinderlijk sluipverkeer. Daarbij is een volledige en kwalitatief goede bewegwijzering noodzakelijk. Met dit alles is binnen de huidige stukken onvoldoende rekening gehouden. Op- en afritten N276 nabij Doenrade Wanneer de BRP er ligt zal doorgaand verkeer vanuit Doenrade en achterliggend gebied zich via Puth / Schinnen richting de Aansluiting BRP / A76 verplaatsen. Om dit te voorkomen dienen ter hoogte van de op- en afritten nabij Doenrade maatregelen te worden genomen. Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat dit doorgaande verkeer via de N276 richting de aansluiting van de BRP nabij Brunssum wordt geleid. Doorgaand verkeer maakt op deze manier gebruik van de daarvoor bestemde wegtypen (N276). Hierbij wordt het lokale wegennet van de gemeente Schinnen ontzien en ontstaat minimaal overlast. Met dit alles is binnen de huidige stukken onvoldoende rekening gehouden.
Antwoord:	Zoals gezegd kan de N276 ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09877**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kern Amstenrade□Eerder gaf de provincie de gemeente Schinnen in overweging om de Hoofdstraat (Amstenrade) om te vormen tot 30 km/u zone (commissievergadering Schinnen, l 5 mei 2010). Uit berekeningen van de provincie bleek dat de verkeersintensiteiten in de kern en op de Allee dan weer zakken tot oorspronkelijk niveau. Dit ondanks de aanwezigheid van op- en afritten aan de Allee. Overige voertuigen vinden dan via de wijken in Amstenrade hun weg, onder andere richting de Patersweg in Hoensbroek. De provincie gaf aan dat het oplossen van bovengenoemde problematiek, en dus het nemen van maatregelen, (financiële) verantwoordelijkheid is van de gemeente Schinnen zelf. De gemeente Schinnen is van mening dat het omvormen van enkel de Hoofdstraat tot 30 km/u zone onvoldoende oplossing biedt. Er wordt immers een 30 km/u zone gecreëerd waar nog altijd veel verkeer doorheen rijdt (meer dan 10.000 motorvoertuigenper etmaal). Dit doet afbreuk aan basiskenmerken van een 30 km/u zone. Door deze hoge verkeersintensiteit kan (onder andere) geen optimale oversteekbaarheid op elke willekeurige plek worden gegarandeerd. Dit komt de verkeersveiligheid, met name nabij het winkelgebied in de kern, niet ten goede. Ook vermindert de leefbaarheid. Om daadwerkelijk een maximumsnelheid van 30 km/u te waarborgen zijn veel fysieke maatregelen nodig (drempels / plateaus). Dit betekent hoge kosten. Daarbij ontstaat geluidsoverlast vanwege continu optrekkende en afremmende voertuigen. Enkel de Hoofdstraat tot 30 km/u zone omvormen biedt ons inziens dus onvoldoende oplossing. Gelijktijdig ontstaan dan problemen elders in Amstenrade (en Oirsbeek). Weggebruikers richting de BRP zullen de Hoofdstraat mijden en zich door overige wegen in Amstenrade verplaatsen. Dit zijn veelal woonwijken (erftoegangswegen). Ook hier ontstaat overlast door groeiende verkeersintensiteiten. Naar verwachting spreidt de problematiek zich langzaamaan uit "als een olievlek". Naast enkel de Hoofdstraat zijn dus (fysieke) maatregelen nodig in het omliggende gebied om ook daar de basiskenmerken van een 30 km/u zone te waarborgen. Dit betekent een afname van verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonwijken. Ook resulteert dit in hoge (extra) kosten waarvoor de gemeente Schinnen niet op mag draaien. □
Antwoord:	De bevoegdheid om eventuele maatregelen op de N581 te nemen om een stijging van de verkeersdruk tegen te gaan, ligt bij de gemeente. De uitdaging hierbij is zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd via de N581 te rijden (en gebruik te maken van de N276) maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding minimaal op hetzelfde niveau te houden (en zo mogelijk te verbeteren). Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om sluipverkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09879**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fietsers□Langs de Allee bevindt zich een school-fietsroute. In de huidige situatie voorziet het kruispunt Allee / Akerstraat Noord / Trichterweg in fietsoversteken. Dit kruispunt wordt geregeld door middel van verkeerslichten. Onvoldoende blijkt hoe de fietsveiligheid nabij de nieuwe op- en afritten van de BRP aan de Allee wordt gewaarborgd. Er wordt voorzien in een ongelijkvloerse fietsoversteek (fietsbrug). Tegelijkertijd worden fietsers verderop in de Allee gedwongen extra oversteekbewegingen te maken. Daarbij worden fietsers blootgesteld aan een grotere hoeveelheid gevaar aangezien de intensiteiten op de Allee na realisatie van de BRP fors zullen stijgen.□
Antwoord:	De oversteekbeweging van fietsers op de Allee, waar u op doelt, vindt plaats ter hoogte van de bestaande brede middengeleider nabij het kruispunt met de Hagendorenweg. Deze middengeleider is dusdanig breed, dat niet alleen individuele fietsers maar zelfs ook groepen fietsers zich hier veilig kunnen opstellen, zodat zij deze weg veilig in twee fases kunnen oversteken. Een dergelijke constructie is een adequate en veel gehanteerde oversteekoplossing voor langzaam verkeer op ontsluitingswegen, Daarmee is de verkeersveiligheid in onze ogen dus afdoende gewaarborgd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09880**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kruising BRP met Kloosterberg / Brunssummerweg□De BRP kruist de Kloosterberg / Brunssummerweg. Vanuit de actuele plannen wordt onvoldoende duidelijk hoe deze kruising wordt vormgegeven. Logischerwijs dient het wegvak Kloosterberg / Brunssummerweg als oversteek voor langzaam verkeer. Graag zien wij verdere verduidelijking.□Tevens verwijzen wij voor dit aspect naar het advies van onze Welstandscommissie. Een en ander wordt verduidelijkt onder punt "5" in deze zienswijze. Tevens is het advies van deze commissie als bijlage toegevoegd. □
Antwoord:	Ter plaatse van de Brunssummerweg is een viaduct over de Buitenring voorzien voor langzaam verkeer. De route vanuit Amstenrade naar Brunssum via de Kloosterberg/Brunssummerweg blijft derhalve voor langzaam verkeer gehandhaafd. Gemotoriseerd verkeer dient echter om te rijden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09882**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluiting Schinnen op A76□Stijging verkeersdruk□Op termijn verdwijnen de op- en afritten naar de A76 nabij Schinnen. Op dat moment sluit ook de BRP aan op de A76 ter hoogte van industrieterrein de Horsel in Nuth. Vanuit deze aansluiting van de BRP wordt een ontsluitingsroute aangelegd voor motorvoertuigen richting het kruispunt Nutherweg / Hettekensweg. Deze nieuwe ontsluitingsroute loopt dan deels parallel aan de A76. Hierdoor worden de woningen aan de Nutherweg ontzien. Onvoldoende blijkt hoe deze nieuwe route wordt vormgegeven.□Onvoldoende blijkt welke maatregelen worden genomen die ervoor moeten zorgen dat doorgaand verkeer van en naar de BRP deze route ook daadwerkelijk gaat gebruiken. De Nutherweg wordt ingericht als route voor langzaam verkeer (fietsers) en bestemmingsverkeer (aanliggende woningen). Dit geeft het ontwerp-inpassingsplan aan. Onvoldoende blijkt op welke manier dit wordt uitgevoerd. Er wordt onvoldoende onderbouw hoe met name de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt gewaarborgd, met name op kruispunten. Rekeninghoudend met het bovenstaande is het aannemelijk dat het aantal motorvoertuigen wat zich via het viaduct onder de A76 door verplaatst fors zal stijgen. Dit is dan verkeer van en naar Schinnen (en achterliggend gebied) richting de BRP. Dit blijkt ook uit de toekomstberekeningen. Ons inziens is dit onwenselijk. Het tunneltje onder de A76 is smal. Hierdoor is deze onderdoorgang niet geschikt om grote hoeveelheden doorgaand verkeer af te wikkelen. Deze onderdoorgang zal als bottleneck werken en veroorzaakt, zeker tijdens spitsuren, de nodige congestie. Dit is overigens in de huidige situatie al het geval. Fietsers maken ter plaatse deel uit van het verkeersaanbod. Rekeninghoudend met de krappe verkeersruimte zal de verkeersveiligheid verder afnemen. Uit de huidige stukken blijkt onvoldoende hoe de verkeersveiligheid en doorstroming wordt gewaarborgd en welke maatregelen hiertoe worden genomen. Daarnaast blijkt op geen enkele manier of het tunneltje onder de A76 het groeiende verkeersaanbod op termijn wel kan verwerken. Overigens spreekt het voor zich dat kosten voor (lokale) maatregelen niet ten laste mogen komen van de gemeente Schinnen. □
Antwoord:	De verlegde Nutherweg zal worden aangewezen en aangelegd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur. De bestaande Nutherweg zal fysiek worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, zodat het verkeer ook daadwerkelijk de verlegde Nutherweg zal gaan gebruikten. De bestaande Nutherweg is dan een bestemmingsstraat die de aldaar gelegen woningen ontsluit en daarnaast een functie heeft voor de afwikkeling van het doorgaand fietsverkeer. De detailuitwerking van deze fysieke knip zullen wij in overleg met u als wegbeheerder nader oppakken. □□Hoewel de verkeersintensiteit onder het viaduct van de A76 zal toenemen, zal er een rustiger wegbeeld ontstaan na uitvoering van de plannen. DIt is het gevolg van het verwijderen van de op-/afritten van de A76, waardoor er hier geen kruisende verkeersbewegingen meer zullen plaatsvinden. Verkeer rijdt hier dus langs elkaar heen en weer in twee richtingen. De onderdoorgang is breed genoeg om verkeer in twee richtingen af te kunnen wikkelen, op dit moment is immers ook tweerichtingsverkeer mogelijk, Bovendien vindt er een afname plaats van de verkeersintensiteiten op de aangrenzende Stationsstraat. Dit komt tevens ten goede aan de verkeerveiligheid voor fietsers en voetgangers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09883**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bereikbaarheid bedrijventerrein "de Breinder"□Met het verdwijnen van de bestaande op- en afritten ter hoogte van Schinnen vermindert de bereikbaarheid van bedrijventerrein "de Breinder". Ons inziens dient juist deze bereikbaarheid te worden gewaarborgd in de toekomstige situatie. Vanuit de actuele plannen wordt onvoldoende duidelijk hoe deze bereikbaarheid wordt gewaarborgd op minstens het huidige niveau.□
Antwoord:	De bereikbaarheid van bedrijventerrein De Breinder is ook in de nieuwe situatie gewaarborgd via een goed werkende aansluiting op de A76 (turboverkeersplein met een zeer hoge afwikkelingscapaciteit) en een nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting en Nagelbeek. Zowel de uitgevoerde statische verkeersberekeningen in het verkeersmodel als de dynamische microsimulaties tonen aan dat er geen congestie zal optreden op deze route.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09884**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fietsroute langs A 76□Ter hoogte van Schinnen bevindt zich een fietsroute langs de oostkant van de A76. Via een fietstunnel (onder deze A76) bereiken fietsers de Nutherweg. Daar worden deze weggebruikers geconfronteerd met fors meer verkeer wanneer de BRP is aangelegd. Op het kruisingsvlak vermindert de verkeersveiligheid en stijgt de ongevallenkans. Uit de huidige stukken blijkt onvoldoende hoe de fietsveiligheid ter plaatse wordt gewaarborgd en welke maatregelen worden genomen.□
Antwoord:	De betreffende fietsroute zal komen te vervallen. Fietsers dienen in de toekomstige situatie de A76 te kruisen in Nagelbeek en vervolgens via de Nutherweg te rijden, die dan alleen nog een functie heeft voor bestemmingsverkeer naar de aanliggende woningen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09886**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Daling verkeersslachtoffers Tijdens diverse contactmomenten (o.a. presentatie bestuursleden, Gaiapark, 28 juni 2010) wordt genoemd dat aanleg van de BRP uiteindelijk resulteert in minder verkeersslachtoffers. Binnen de huidige stukken kan niet worden teruggevonden waarop dit nu concreet is gebaseerd en op welke manier de gemeente Schinnen hierin is meegenomen.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09887**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	2. Milieu□Akoestisch onderzoek□Cluster 79□In het akoestisch onderzoek is aangegeven (cluster 79) dat bij de Nutherweg in geluidsschermen met een hoogte van 3 meter wordt voorzien. Nut en de noodzaak van het geluidscherm aan de noordzijde van de A76 is echter onvoldoende onderbouwd. Dit geluidscherm wordt gesitueerd ter plaatse van een bedrijventerrein. Vanaf het viaduct Nagelbeek tot het geplande geluidscherm liggen woningen langs de wegen de Breinder en Nagelbeek. Deze woningen dienen te worden beschermd tegen wegverkeerslawaai als gevolg van de Buitenring. Ons inziens dient juist hier een geluidscherm te worden geplaatst, waarmee deze woningen worden beschermd tegen overtollig wegverkeerslawaai.□□Cluster 5 en 6□Ten aanzien van cluster 5 (Hommerterweg) en cluster 6 (Allee) merken we op dat er zich een opening bevindt tussen de twee geplande schermen ter plaatse. Bij het passeren van motorvoertuigen met een hoge geluidsproductie verwachten wij dat er schrikreacties zullen plaatsvinden. In de planvorming wordt hier onvoldoende rekening mee gehouden. Wij stellen voor dat de betreffende geluidschermen op elkaar worden aangesloten. Dit heeft tevens een positief effect op het aanzicht.□□Cluster 7□Ten aanzien van cluster 7 (woning Oudestraat 6) wordt in het onderzoek aangegeven dat een hogere grenswaarde van 53 dB(A) noodzakelijk is. Uit de huidige stukken blijkt onvoldoende met welke verkeersintensiteiten is gerekend (nieuwe op- en afritten en ovotonde) om deze geluidsbelasting juist te kunnen inschatten. □
Antwoord:	De woningen aan de Breinder en Nagelbeek (cluster 79) liggen buiten de geluidszone van de Buitenring en er zijn om deze reden geen geluidsberekeningen voor deze woningen uitgevoerd. Bij de beoordeling van de akoestische gevolgen van de wijziging van de Nutherweg en de rijksweg A76 is wel rekening gehouden met deze woningen. De afweging voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) voor BPL en de gewijzigde onderliggende wegen is gebaseerd op de wettelijk vastgelegde methode in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Voor ieder geluidsgevoelig object (over het algemeen woningen) zijn afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting reductiepunten beschikbaar. Met behulp van het doelmatigheidscriterium worden deze reductiepunten gewogen met de benodigde maatregelen (stiller wegdek of een te realiseren geluidscherm) op basis van maatregelpunten. Hieruit volgen de gekozen geluidbeperkende maatregelen.□□De schermen bij de Hommerterweg (cluster 5) en de Allee (cluster 6) gelden op basis van de genoemde Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder als financieel doelmatig. Na plaatsing van deze schermen wordt op de achter- en tussengelegen woningen de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. In het kader van het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de weerkaatsing van het geluid tegen geluidbeperkende voorzieningen (geluidsschermen, geluidswallen en steile taludconstructies). Er is echter nauwelijks sprake van geluidreflecties, omdat de geluidbeperkende voorzieningen geluidabsorberend worden uitgevoerd.□□Bij de woning aan de Oudestraat (cluster 7) wordt de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde overschreden maar blijft beneden de maximaal te ontheffen waarde. Er is dus geen sprake van een overtreding van de norm. De verkeersintensiteiten zijn opgenomen in bijlage 2 bij het akoestisch rapport. Deze bijlage is aan alle indieners van zienswijzen ter beschikking gesteld. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□□

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09889**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Beschermd dorpsgezicht Amstenrade Het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad heeft consequenties voor vier bestemmingsplannen van de gemeente Schinnen, waaronder het bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade. Aan dit bestemmingsplan ligt het ministerieel `Aanwijzingsbesluit beschermd dorpsgezicht Amstenrade` van 31 maart 1969 ten grondslag. De regels evenals de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan houden te weinig rekening met de bepalingen uit dat aanwijzingsbesluit. Conform artikel 36 uit de Monumentenwet is er een verplichting om voor het beschermd dorpsgezicht een ter bescherming strekkend bestemmingsplan vast te stellen. Omdat het inpassingsplan voor een gedeelte het vigerende bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het zeer wenselijk om de regels betreffende het beschermd dorpsgezicht uit het vigerende plan over te nemen. Dat zou kunnen door, evenals in het vigerende bestemmingsplan, een dubbelbestemming te geven aan de betreffende percelen, met als uitgangspunt `vorm gaat voor functie`. Dat houdtin dat naast de diverse bestemmingen (`verkeersdoeleinden` en `agrarisch met waarden` tevens de bestemming `beschermd dorpsgezicht` wordt opgenomen overeenkomstig het aanwijzingsbesluit van 1961 en artikel 7 van het bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade. De dubbelbestemming legt beperkingen op aan de bouwmogelijkheden: geen verandering in het stedenbouwkundig beeld dan wel rekening houden met de cultuurhistorische waarden. Dit doet tevens recht aan het Belvedère-gedachtegoed, namelijk dat de cultuurhistorische waarden mede-richtinggevend moeten zijn. De bestemming Waarde-archeologie die nu als dubbelbestemming is opgenomen, is te algemeen en grijpt niet specifiek terug op de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht van Amstenrade. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt maakt de buitenring een grote inbreuk op het landelijke karakter van het beschermd dorpsgezicht. Van oudsher is de Allee de toegangsweg naar het kasteel van Amstenrade. Het tracé van de buitenring doorklieft deze Allee. Momenteel is de Allee een statige laan met een prachtige oude bomenrij. Na realisatie van de buitenring is op de kruising van de Allee met de buitenring een verhoogde ovatonde gesitueerd. Van een riante Allee als toegangsweg naar het kasteel is dan geen sprake meer. Het Beschermd Dorpsgezicht ligt dan geïsoleerd, terwijl juist de directe omgeving met toegangswegen het karakter van het gebied bepalen. Binnen een eenvoudige landelijke omgeving is gekozen voor stadse oplossing dat geen recht doet aan het historische, landelijke karaktervan het beschermd dorpsgezicht.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan ‘Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade’ voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina’s 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen

beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden' geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.□□□□

Hoofdzienswijze: 01510-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09890

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Daarnaast merken wij op dat op basis van artikel 3.26 lid l Wro onze gemeenteraad had moeten worden gehoord in het kader van de vaststelling van het inpassingsplan. Vanwege het uitblijven van horen kan worden aangenomen dat op onvoldoende wijze met de belangen van Schinnen rekening is gehouden en dat daardoor het inpassingsbesluit op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Ook het provinciale belang van de aanleg van de Buitenring op of langs Schinnens grondgebied is onvoldoende gebleken in de ruimtelijke onderbouwing die ten grondslag ligt aan het PIP.
Antwoord:	Bij brief d.d. 12 augustus 2008 is de gemeenteraad van de gemeente Schinnen gehoord over het voornemen van de provincie Limburg om een inpassingsplan op te stellen. De gemeenteraad is tot 1 november 2008 in de gelegenheid gesteld om een schriftelijke reactie over ons voornemen kenbaar te maken. Bij brief d.d. 29 oktober 2008 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schinnen gereageerd op het voornemen van de provincie. Daarmee is aan de wettelijke verplichting voldaan. Het provinciale belang is voldoende onderbouwd in de POL-aanvulling Nieuwe Wro en in de toelichting op het inpassingsplan.□□Voorstel: deze zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09893**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	4. Planschade Op grond van artikel 6.1 Wro is het inpassingsplan een planschadegevoelig besluit. In lid 2 sub a is neergelegd dat ook een bepaling van een inpassingsplan voor planschade in aanmerking kan komen. Op voorhand valt daarom niet in te schatten in hoeverre het provinciale inpassingsplan kan worden aangemerkt als een planschadeveroorzakend besluit en of de gemeente Schinnen of bepaalde Schinnense inwoners recht hebben op een planschadevergoeding. Planschade is niet bedoeld ter compensatie van kosten die voortvloeien uit het inpassingsplan (wegens bijvoorbeeld omleggen van wegen en infrastructuur). Planschade is slechts bedoeld in gevallen waarin door het besluit (bepalingen van het inpassingsplan) aantoonbare waardedaling van (gemeentelijke of particuliere) eigendommen of inkomstenderving (bijvoorbeeld huur of omzet) wordt veroorzaakt. Dergelijke waardedaling/inkomstenderving kan in bepaalde gevallen op voorhand worden gecalculeerd. In die gevallen kan met de besluitnemer (Provincie) een vergoeding worden overeengekomen om de waardedaling "anderszins te verzekeren" (d.w.z. te `compenseren`). Wij vragen dan ook dit aspect nader inzichtelijk te maken en een compensatieverzoek aan ons te doen wegens te verwachten planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01510-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09894**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Schinnen , Postbus 50 6365ZH te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	5. Welstand□Kortheidshalve verwijzen wij naar het advies dat onze welstandscommissie heeft uitgebracht op 14 juli 2010 welke wij als bijlage (1) hebben toegevoegd aan deze zienswijze. Dit advies hebben wij op 20 juli 2010 overgenomen. Wij verwachten dat in de verdere planvorming hiermee rekening wordt gehouden.□□6. Conclusie advies Welstandscommissie□De Buitenring is een gegeven. Belangrijk is echter dat zowel de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Schinnen als in het bijzonder die van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade niet onnodig wordt aangetast. Op basis van de gestelde uitgangspunten (2 x 2 baans /100 km) is dit naar de mening van de commissie alleen mogelijk wanneer ter plaatse van de kruising met de Allee/Akerstraat-Noord het profiel van de Buitenring wordt versmald, er sprake zal zijn van een ondertunneling en de op- en afritten komen te vervallen.□De ter inzage liggende stukken zijn onvoldoende om een juist beeld te krijgen van de toekomstige situatie en geven onvoldoende garantie dat de gestelde uitgangspunten (goede landschappelijke inpassing, behoud van de ruimtelijke kwaliteit en het beschermd dorpsgezicht Amstenrade in het bijzonder) zullen worden waargemaakt. □
Antwoord:	In haar advies ten aanzien van het de Kruising Kloosterberg/Brunsummerweg verzoekt de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van het rayon Beek, Meerssen, Schinnen en Stein om een toelichting op de vormgeving van deze kruising.□□Ter hoogte van deze kruising ligt de Buitenring bijna 7 meter diep ingesneden. De Kloosterberg/Brunsummerweg kan daardoor de Buitenring op maaiveld kruisen en hoeft niet opgehoogd te worden. Voor de aanleg van de Buitenring worden alleen de laanbomen ter plaatse van het viaduct gerooid. De rest van de laan kan volledig in stand blijven.□□In haar advies ten aanzien van de situatie rond de Allee stelt de commissie de keuze voor de realisering van een aansluiting ter discussie. Deze keuze maakt onderdeel uit van de programmatische uitgangspunten voor het Omgevingsplan. □□In het Omgevingsplan zijn de maatregelen beschreven om binnen de programmatische uitgangspunten tot een goede landschappelijke inpassing te komen.□De maatregelen bestaan uit een aantal elementen:□1.□De keuze voor een verdiepte ligging van de Buitenring. □Aanvankelijk was het de bedoeling de Buitenring verhoogd aan te leggen, de Allee zou dan de Buitenring op maaiveld kruisen. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap tussen het beschermd dorpsgezicht en de bebouwingsrand van Brunssum en Hoensbroek niet te verstoren is ervoor gekozen de Buitenring verdiept aan te leggen. Over het grootste deel van het trace bedraagt de diepteligging ruim 6 meter. Omdat het maaiveld ter hoogte van de Allee echter enkele meters lager ligt dan langs de rest van het trace kan de Buitenring hier slechts 4 meter worden verdiept. □2.□De toepassing van steile taluds en verticale wanden. □Om ruimtebeslag van de Buitenring zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen om de taluds uit te voeren als steil talud (2 op 1). Tussen de op- en afritten en de hoofdrijbaan worden verticale wanden toegepast. □3.□Inpassing ovotonde□Om het ruimtebeslag van de aansluiting te beperken is gekozen voor de toepassing van een ovotonde. De ovotonde en de aansluiting op de Allee zijn zodanig gedimensioneerd dat het verwachten verkeersaanbod van en naar Amstenrade op een veilige wijze kan worden afgewikkeld. Omdat de buitering ter plaatse van de kruising met de Allee slechts 4 meter diep ligt moet de ovotonde 2 meter boven maaiveld worden gelegd. In de richting van Hoensbroek naar Amstenrade loopt het maaiveld af. Langs de buitenring loopt het maaiveld aan beide zijden op. De overgangen van de ovotonde naar het maaiveld krijgen een vloeiend verloop.□□In aanvulling op deze maatregelen is in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een reeks uitgangspunten vastgesteld voor de inrichting van de aansluiting. Deze afspraken zijn vastgelegd in een verslag van dit overleg dat als bijlage aan de zienswijze van de RCE is toegevoegd. In de toelichting op het omgevingsplan worden de afspraken met de RCE opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09874**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met dit schrijven tekenen wij, Ine en Bert Ramakers, bezwaar aan tegen de, naar onze overtuiging, beperkte maatregelen om de gevolgen van de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) de bewoners van de Apollolaan en nabijgelegen straten in Landgraaf te verminderen. Uit de plannen blijkt dat er een flinke toename van het geluidsintensiteit verwacht wordt er worden er slechts ei verzachtende maatregelen genomen- (zie s.v.p.: Geluidsoverlast).Geluidsoverlast De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de Buitenring ter hoogte van de Apollolaan, cluster 45, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste geluidsreducerend asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer en gebogen geluidscherm van 4 meter hoog over de gehele lengte vanaf de aansluiting met de Reeweg tot aan de aansluitingen bij de Hoogstraat.In de huidige situatie bestaat ter hoogte van de Apollolaan een aarden wal die bepaald niet voldoet als geluidwal, ook al omdat de N299 hier (toekomstige BPL) ca.4 a 5 meter hoger ligt dan ons perceel en onze woning. Ook voor de bewoners die iets verder van de toekomstige Buitenring af wonen, zal de geluidoverlast toenemen vanwege het feit dat aan de oostzijde van de Buitenring eveneens een scherm komt. De N299 is hier nu tweebaans en er ligt standaard asfalt. Nu reeds wordt op de N299 veel te hard gereden en wordt de maximumsnelheid van 80 km/u op geen enkele manier gehandhaafd. Slapen met geopende vensters, hetgeen vooral bij warm weer onvermijdelijk is, is aan de achterzijde van onze woning vrijwel niet mogelijk.Onze vrees voor nog meer overlast is vooral gebaseerd op het feit dat de Provincie in het inpassingsplan op geen enkele manier aangeeft hoe de maximum toegestane snelheid bewaakt zal worden.Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km/u en een verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door uitsluitend één enkele laag geluidsreducerend asfalt (b) en schermen aan beide zijden van de weg. En dat bij de belofte dat de bewoners langs het tracé er qua geluidsbelasting (en emissies) niet op achteruit zouden gaan!!De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden.Echter het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.De nu ter inzage liggende geluid- en luchtrapporten zijn verre van compleet. Het controleren van de beide rapporten op de juiste uitgangspunten is niet mogelijk zonder aanvullende informatie. Zo ontbreken o.a. de lijst met gebouwen, de bodemgesteldheid, de hoogtelijnen, schermen, toetspunten, algemene bodemfactor en resultatentabel. Niet aangetoond is ook de doeltreffendheid van voorgestelde geluidbeperkende maatregelen. Het onderzoek dient krachtens art 77 Wgh ingesteld te worden zoals vastgelegd in een Ministeriële Regeling, het "Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006". Hierbij hoort ook een afweging van verkeersmaatregelen zoals een snelheidsbeperking (80 km/u ipv 100 km/u).Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover ons standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet op, inclusief ontheffingen, bonus dB`s enz. om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente Landgraaf reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog

onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met maximumsnelheden van 50, 70 of 80 km, net wat noodzakelijk is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie zoals ter hoogte ven de Apollolaan, de Brunssummerweg en Hoogstraat, tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 4 à 5 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals een dubbele laag geluidreducerend asfalt, een goede, begroeide, gebogen geluidswal/scherm over de gehele lengte van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur ter hoogte van de Apollolaan en de Brunssummerweg zou moeten nemen. De kosten hiervan kunnen worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ-opbrengsten voor de gemeente Landgraaf.

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09881**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Wij stellen verder vast dat `nut en noodzaak` van de aan te leggen buitenring ontbreken en dat uit de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse <MKBA) blijkt dat, het maatschappelijk rendement negatief is na verrekening van de vergeten kosten, (zie svp : Het ontbreken van "nut en noodzaak Het ontbreken van `nut en noodzaak`□De regio parkstad heeft voldoende goed bereikbare bedrijventerreinen, Ook voor toekomstige bedrijven is er voldoende ruimte. Vele jaren liggen bedrijventerreinen (Avantis, Trilandis), goed bereikbaar aan de N281 en A76, leeg. Er is geen enkele, noch wetenschappelijke, noch zakelijke onderbouwing om te veronderstellen dat door de komst van de Buitenring deze en andere bedrijventerreinen tot verdere ontwikkeling zullen komen.□Ook voor de toeristische ontwikkeling levert de BPL geen grote bijdrage, eerder een negatieve in verband met de ruim 30 ha grond die geasfalteerd wordt en de aantasting van het natuurschoon.□Bovendien neemt het verkeer toe met 8% (tabel 3.3 deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek).□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van "nut en noodzaak" van de Buitenring. Voor zover wij begrepen hebben, moet het, pas onlangs gepresenteerde, rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling "nut en noodzaak" van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van "nut en noodzaak" zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□Onze kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking van alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar "nut en noodzaak"-□onderzoek. De juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele□veranderingen, mee vorm te geven is de ladder van Verdaas. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□In deelrapport 2 tweede aanvulling MER, blz 20 wordt gemeld dat Ecorys de "Laddervan Verdaas" heeft getoetst op de doelen van de BPL. De door Ecorys uitgevoerde studie adresseert alleen de financiële haalbaarheid van de Buitenring en adresseert niet de minder ingrijpende maatregelen volgens de punten 5 en 6 van de Ladder van Verdaas en geeft derhalve geen oordeel of met de door ons aanbevolen alternatieven de gewenste doelstellingen ook kunnen worden gerealiseerd.□Ecorys rapport juni 2010□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van "nut en noodzaak" zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van "nut en noodzaak". Het rapport pretendeert dit ook niet. Echter de provincie wel.□Door het tijdstip van publicatie vlak voor de aanvang van de zomervacanties, de omvang van□het schriftelijke materiaal dat in het geding is, de slechte toegankelijkheid van het materiaal□voor de burgers vanwege het ontbreken van een leeswijzer heeft er alle schijn van dat de□Provincie doelbewust de burger op achterstand wil zetten. Kennelijk wordt een open dialoog□uit de weg gegaan, uit vrees dat de burger constructief van gedachten wil wisselen met de□Provincie. De door de Provincie verstrekte informatie bevat tegenstrijdigheden blijkens□gegevens uit eerdere planstadia.□Bij het ontwerp - inpassingplan heeft Arcadis alleen die onderzoeken geleverd, die vanuit de□wet - en regelgeving noodzakelijk zijn voor de ter inzage legging op 17 juni 2010. Het□ontwerp-inpassingsplan vergt nog allerlei onderzoeken, uitwerking en berekeningen zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, geluidsschermen (op de aangegeven hoogtes), archeologische studies, het natuurcompensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, de bepaling van de geluidsbelastingen bestaand en nieuw conform de Wgh, etc. en is derhalve op deze en meerdere punten onvolledig en onduidelijk en kan dus niet diepgaand beoordeeld worden.□Toetsing op doelbereik Ecorys probeert het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Of die doelstellingen bereikt worden wordt daarna pas getoetst.□Gezien de conclusies bij de zeven problemen en / of doelstellingen zijn wij van mening dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. Op andere plaatsen ontstaan

aantoonbare nieuwe problemen.□MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Onderstaand willen wij aantonen dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de Buitenring Parkstad Limburg, hetgeen ook blijkt ook uit de resultaten van het MKBA. Even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is niet aannemelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de armzalige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle, steeds door de provincie genoemde voordelen onder vallen.□Er ontbreekt echter een hele belangrijke kostenpost namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Wij nemen redelijker wijs aan dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd van het autoverkeer. De overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op 20% stellen zoals ook door Ecorrys hiervoor wordt gehanteerd, zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat:□baten totaal 377□kosten totaal 613□Maatschappelijke schade ca. 236 miljoen euro!□De in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade als gevolg van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu, is eveneens een onkostenpost die niet is meegenomen.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat, zoals door de provincie bepaald van 10%, valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. □

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport. Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Over de uitgevoerde MKBA. Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven.

Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd.□□In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden.□□Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. Ter illustratie: Indien men de totale Buitenring van Nuth tot Avantis met een snelheid van 100 km/u i.p.v. 8 O km/u zou afleggen, betekent dat een tijdswinst van 3,9 minuten !! De alternatieven leveren natuurlijk iets minder snelheidswinst en omdat dit (onterecht) superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. De alternatieven worden verder afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Onze verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de Buitenring. Verder hebben wij bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even beschreven omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereikdoelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. De ladder van Verdaas had hier weer gehanteerd moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09888**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De waarde van onze woning zal dientengevolge fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden zien wij ons genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van. waardedaling van onze woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09891**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Dat door de flink stijgende emissies en geluidoverlast de gezondheid van onze gezinnen nog meer geschaad wordt dan nu al het geval is, staat voor ons onomstotelijk vast.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09892**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Betrouwbaarheid Medio 2008 ontvingen 4 schijnbaar willekeurige bewoners van de Apollolaan een brief van de Provincie waarin de Provincie meedeelde dat de bewoners grond in eigendom hebben die mogelijk nodig is voor de aanleg van de Buitenring. Tijdens een informatief gesprek tussen bewoners en de provincie op 16 maart 2010, werd slechts medegedeeld dat men het betreurt dat deze brief slechts aan een viertal bewoners was gericht, terwijl die eigenlijk bestemd was voor alle bewoners van de Apollolaan. De reden voor het sturen van genoemde brief was, dat ten oosten van de N299 een gastransportleiding in de grond ligt, die gezien de extra kosten niet verlegd zal worden. Dientengevolge dreigt dus een gedeeltelijke grondonteigening voor de betreffende bewoners waaronder ook wij. Ons verzoek om het versmalde wegprofiel dat ook door natuurgebieden (o.a.) door de Brunssummerheide) toegepast wordt, ook ter plaatse van de Apollolaan toe te passen, werd van de hand gewezen, aangezien "voor het profiel van de gehele Buitenring nu eenmaal een standaarduitvoering van 2x2 rijstroken met een middenberm van 5.1 meter geldt." Tijdens een vervolggesprek op 2 juni 2010 werd ons medegedeeld dat de gasleiding alsnog omgelegd zal worden en ook dat op het gedeelte langs de Apollolaan toch een versmald wegprofiel toegepast zal worden. Tijdens de inloopdagen in het Roda JC stadion werd dit door weer een andere ambtenaar in twijfel getrokken, aangezien dit nog niet zeker zou zijn. Ook over het al dan niet handhaven van de bestaande geluidwal waren de ambtenaren niet consistent in hun uitspraken. Hoewel de Provincie in een schriftelijk verslag aan ons bevestigden dat de twee bovengenoemde gesprekken puur ter informatie van de bewoners plaatsgevonden hadden, beweerde de provincie in een brief aan de gemeente Landgraaf dat de Provincie van te voren overleg gepleegd had met de bewoners van de Apollolaan, waarvan absoluut geen sprake is. Deze handelwijze komt de betrouwbaarheid van de burgers in de Provinciale overheid bepaald niet ten goede. Ook de gekozen termijn dat zienswijzen ingediend kunnen worden (vóór 28 juli 2010) is strategisch zó gekozen dat vele burgers en gemeenteraadsleden reeds op vakantie zijn. Dat terwijl de Provincie had toegezegd om het concept-inpassingsplan reeds eind 2009 ter inzage te leggen. Door het tijdstip van publicatie vlak voor de aanvang van de zomervacanties, de omvang van het schriftelijke materiaal dat in het geding is, de slechte toegankelijkheid van het materiaal voor de burgers vanwege het ontbreken van een leeswijzer heeft er alle schijn van dat de Provincie doelbewust de burger op achterstand wil zetten. Kennelijk wordt een open dialoog uit de weg gegaan, uit vrees dat de burger constructief van gedachten wil wisselen met de Provincie. De door de Provincie verstrekte informatie bevat tegenstrijdigheden blijkens gegevens uit eerdere planstadia. Bij het ontwerp-inpassingsplan heeft Arcadis alleen die onderzoeken geleverd, die vanuit de wet- en regelgeving noodzakelijk zijn voor de ter inzage legging op 17 juni 2010. Het ontwerp-inpassingsplan vergt nog allerlei onderzoeken, uitwerking en berekeningen zoals de ontwerpen van de op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, geluidsschermen (op de aangegeven hoogtes), archeologische studies, het natuur compensatieplan voor de aansluiting A76 bij Nuth, de bepaling van de geluidsbelastingen bestaand en nieuw en is derhalve op deze en meerdere punten onvolledig en onduidelijk en kan dus niet diepgaand beoordeeld worden. De mate van detaillering van de voorstellen voldoet niet aan de kwaliteitseisen die men stelt aan een bestemmingsplan. Het inpassingsplan is daarom onvoldoende concreet.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per

wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.

Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de

schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01511-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09900**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ramakers B., Apollolaan 22 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Crisis- en herstelwet□Wij maken er bezwaar tegen dat de BPL, inclusief de aansluiting Nuth, onder de crisis- en herstelwet valt. De BPL grijpt enorm in in het waardevolle Limburgse Landschap. Echte haast is er niet bij zeker niet gezien de economische ontwikkelingen. Omdat de BPL zeer ingrijpend is past de nodige zorgvuldigheid en niet het onvolledige haastwerk. De plicht om alternatieven te onderzoeken moet gehandhaafd worden alsook de plicht de Commissie M.E.R. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het M.E. Rapport. Vrijwel alle initiërende en controlerende taken liggen bij GS. Zelfs de ontheffing van de voorkeursgrenswaarde wordt door GS verleend. De toelaatbare hoogte daarvan is ter□beoordeling van (alleen) GS. De rechtszekerheid van belanghebbenden is in het geding aangezien uitvoering en toetsing in één hand liggen.□Onbehoorlijk bestuur□Bovenstaand is ons inziens aantoonbaar onbehoorlijk bestuur en dit draagt zeker niet bij tot een verbeterde relatie tussen de burgers en ons provinciale bestuur.□Het moet ons van het hart dat er naar onze mening nog meer sprake is van onbehoorlijk bestuur.□De provinciale overheid goochelt met cijfers en modellen en baseert zijn besluitvorming onvoldoende op recente feiten en belangen. De politieke motivering van de Buitenring is veruit onvoldoende en inmiddels achterhaald, houdt in geen enkel opzicht rekening met recente gegevens (over bv. demografische ontwikkelingen) of aanbevelingen van bv. de Commissie Topteam Krimp (Mans-Dijkstal) en de lasten komen eenzijdig bij de bewoners langs het voorkeurstracé terecht terwijl er geen algemene maatschappelijke baten tegenover staan (zie : Onbehoorlijk bestuur).□Onbehoorlijk bestuur□Naar onze mening is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□• het zorgvuldigheidsbeginsel;□• het motiveringsbeginsel;□• het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning en die van alle buurtbewoners, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en het verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus: een aantasting van ons directe leefmilieu.□Zorgvuldigheidsbeginsel□De werkdefinitie:□De overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedures goed volgen en deugdelijke besluitvorming.□De verwijten:□Als we het kort samenvatten is de provincie aan het project begonnen zonder zich af te vragen of de Buitennng maatschappelijk gewenst is. Men is begonnen met het nemen van het politieke besluit om de ring aan te leggen op grond van vage en inmiddels achterhaalde doelstellingen die vervolgens voortdurend bijgesteld zijn, maar het einddoel, de realisatie van de Buitenring, niet. Tenslotte heeft de provincie nog in juni 2010 geprobeerd via het rapport van Ecorys `"nut en noodzaak" te onderbouwen terwijl dit ergens aan het begin van het traject had moeten gebeuren.□Kritiek van burgers, organisatie en gemeentelijke overheden wordt stelselmatig genegeerd of verdraaid. Basisgegevens veranderen voortdurend en je weet als burger totaal niet meer wat je boven het hoofd hangt.□De besluitvorming wordt gekenmerkt door een provincie die probeert de macht naar zich toe te trekken en daarvoor zelfs de gemeentes die opkomen voor de belangen van de burgers uitschakelt middels de crisis en herstelwet. Gemeentes worden ook regelrecht gechanteerd door mededelingen zoals" indien een gemeente niet meewerkt dan krijgt deze geen middelen uit het regionaal structuurfonds van de provincie".□Motiveringsbeginsel□De werkdefinitie :□Besluiten moeten door de overheid goed gemotiveerd worden: de feiten moeten kloppen en de motivering moet bovendien logisch zijn.□Verwijtbaarheid□Naar ons idee moet hiervoor allereerst naar "nut en noodzaak" en vervolgens naar het□"maatschappelijk rendement" worden gekeken. "Nut en noodzaak" aantonen is nog steeds niet gelukt, ondanks het rapport van Ecorys van juni 2010 en het maatschappelijk rendement is waarschijnlijk zeer negatief (zie: Het ontbreken van "nut en noodzaak").□Evenredigheidsbeginsel□De werkdefinitie:□De overheid moet ervoor zorgen dat de lasten of nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit.□Verwijtbaarheid:□Het maatschappelijk belang, ontbreekt. Zie ons commentaar in het MKBA in het Ecorys-rapport. Hier tegenover staan de lasten van duizenden burgers die hun huizen in waarde zien dalen, hun woongenot zien verminderen, gezondheidsschade oplopen en waarvan het leefmilieu enorm wordt□aangetast.□Helaas kan niet anders geconcludeerd worden dat de provinciale overheid in ieder opzicht een open dialoog met belanghebbenden over inhoudelijke thema`s vermeden heeft. De burger is als niet gelijkwaardig betracht en dat heeft het vertrouwen in de overheid ernstig geschaad.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en

herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie.

Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden gehouden. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998.

In het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als

uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01513-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09895**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Landgraaf , Postbus 31000 6370AA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aansluiting Hoogstraat in relatie tot Randweg Abdissenbosch/L42n Wij zijn verheugd met het feit dat de realisatie van de Randweg Abdissenbosch/L42n in het Inpassingsplan meerdere malen staat genoemd en dat daar bij de vormgeving van de aansluiting Reeweg voldoende rekening mee wordt gehouden. De gekozen vormgeving maakt de komst van de Randweg niet onmogelijk en kan zelfs worden aangesloten zonder dat daarvoor het ontwerp aangepast moet worden. Bij de aansluiting van de Hoogstraat ligt dit echter wat genuanceerder. Als gevolg van de volledige aansluiting zal de verkeersintensiteit op met name de Nieuwenhaqerheidestraat gaan toenemen, hetgeen ingrijpende gevolgen heeft voor de vormgeving van deze aansluiting. Als er wel rekening gehouden zou kunnen worden met de realisatie van de Randweg/L42n dan zou deze toename van verkeersintensiteiten teniet gedaan worden en zijn er ook andere ontwerpoplossingen mogelijk die veel minder ingrijpend en naar verwachting ook goedkoper zijn. Wij hebben bewust aangedrongen op een volledige aansluiting bij de Hoogstraat, wetende dat de verkeersintensiteit op enkele wegen zou toenemen. Wij hebben dit echter gedaan met het uitgangspunt dat ook de Randweg/L42n gerealiseerd wordt (zie onder andere onze zienswijze van 11 juli 2008 op de Tracénota/MERUVS en het VKT). Omdat het Inpassingsplan bij de aansluiting Hoogstraat nu geen rekening houdt met de Randweg/L42n zal de verkeersintensiteit op met name de Nieuwenhagerheidestraat gaan toenemen waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid aldaar ernstig wordt aangetast. Daarbij zijn wij niet overtuigd van de noodzaak van het voorgestelde ontwerp, waarbij de Nieuwenhagerheidestraat en Vogelzankweg worden afgebogen, Wij zouden de huidige doorgaande lijn van de Hoogstraat-Nieuwenhagerheidestraat in verband met onze zogenaamde "Ruggengraat"-visie graag handhaven. Wij begrijpen uw motivering dat vanwege het ontbreken van een bestuurlijk akkoord over deze Randweg/L42n u hier bij de aansluiting Hoogstraat geen rekening mee kunt houden. Maar het levert in deze fase van het proces wel veel onduidelijkheid en ook veel ongerustheid op bij onze inwoners. Met name voor de bewoners van de Grensstraat, Kantstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Vogelzankweg en Hoogstraat is het van belang te weten wat de effecten van de Randweg/L42n zijn en wat voor gevolgen dat heeft voor de vormgeving van de aansluiting bij de Hoogstraat. Het belang om zo snel als mogelijk duidelijkheid te verkrijgen over de realisatie van de Randweg/L42n wordt hiermee steeds groter. In diverse bestuurlijke overleggen heeft gedeputeerde Driessen reeds aangegeven ons te ondersteunen in de realisatie van de Randweg; laten wij er nu dan samen voor zorgen dat deze duidelijkheid er zo snel als mogelijk komt. Zolang deze duidelijkheid er echter nog met is, verzoeken wij u de effecten van de Randweg/L42n op zowel de verkeersintensiteiten aisook op het ontwerp van de aansluiting Hoogstraat, toch ook in het Inpassingsplan inzichtelijk te maken en als achterliggend document toe te voegen aan het Inpassingsplan. Zodra de bestuurlijke zekerheid over de Randweg, L42n er wel is, kunnen de plannen snel worden aangepast en wordt er geen tijd verloren. Tot slot verzoeken wij u om dit deel van de Buitenring qua uitvoeringplanning zover als mogelijk naar achteren te schuiven zodat er zoveel mogelijk tijd aanwezig is om de plannen aldaar nog te kunnen aanpassen.
Antwoord:	U verzoekt om, zolang er nog geen duidelijkheid is over de Randweg Abdissenbosch / L42n, zowel de effecten van de Randweg L42n op de verkeerstromen als op het ontwerp rond de aansluiting Hoogstraat inzichtelijk te maken. Bovendien vraagt u het resultaat hiervan als achterliggend document toe te voegen aan het Inpassingsplan. Wij hebben begrip voor uw verzoek. Echter wij staan op het standpunt dat zolang er geen bestuurlijke keuze is gemaakt over de Randweg/L42n, er geen optionele ontwerpen en onderzoeken ter hand worden genomen. Het ontwerp dat nu in het inpassingsplan is opgenomen is zodanig vormgegeven dat het (evenals bij de aansluiting Reeweg) zowel met als zonder de Randweg Abdissenbosch / L42n het verkeer kan verwerken. Op uw vraag om op dit deel van het tracé, de uitvoeringsplanning zover als mogelijk naar achteren te schuiven kunnen wij u melden dat er geen mogelijkheden zijn binnen het bestuurlijk proces van een inpassingsplan aan dit verzoek invulling te geven. In de lopende aanbesteding van de Buitenring zijn voorts geen restricties opgenomen in de uitvoeringsplanning. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01513-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09896**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Landgraaf , Postbus 31000 6370AA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Knip Rimburgerweg In het verlengde van onze opmerkingen over de aansluiting Hoogstraat in relatie tot de Randweg/L42n, moeten wij ook een voorbehoud maken ten aanzien van de voorgestelde knip in de Rimburgerweg. Wij kunnen alleen instemmen met deze knip als ook de Randweg/L42n wordt gerealiseerd. Zonder deze nieuwe verbinding zal een knip in de Rimburgerweg ongewenst extra verkeer veroorzaken op de Reeweg en Grensstraat/Kantstraat/Nieuwenhagerheidestraat. Door het viaduct onder de Buitenring ter plaatse van de Rimburgerweg toegankelijk te maken voor alle verkeer kan dit worden voorkomen.
Antwoord:	Het besluit om een knip aan te brengen in de Rimburgerweg wordt niet herzien. Op verzoek van de gemeente Brunssum wordt slechts voor bestemmings- en calamiteitenverkeer een tunnel onder de Buitenring gemaakt om het aanwezige golfterrein vanuit Brunssum bereikbaar te houden. Uw verwachting dat vanwege deze knip er meer verkeer is te verwachten op andere wegen van de gemeente Landgraaf is slechts ten dele waar. Uit modelonderzoek blijkt dat in de huidige situatie slechts zeer geringe aantallen, ongeveer 3500 motorvoertuigen per etmaal, van de Rimburgerweg gebruik maken. Na aftrek van het bestemmingsverkeer komt dat er op neer dat ongeveer 2600 motorvoertuigen zich zal verdelen over de omliggende wegen. De toename van de intensiteiten op de Reeweg, als gevolg van de verkeerskundige knip in de Rimburgerweg in het inpassingsplan, is daardoor slechts beperkt. De totale etmaalintensiteiten op de Reeweg binnen de bebouwde kom komen niet boven de 4500 mvt/etm, hetgeen zeer acceptabel is voor deze gebiedsontsluitingsweg. Op de Nieuwenhagerheidestraat-Kantstraat-Grensstraat is het natuurlijk wel fors drukker, maar dit is hoofdzakelijk het gevolg van de aansluiting Hoogstraat-BPL. De knip in de Rimburgerweg heeft daar geen of slechts een zeer beperkte invloed op. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01513-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09898

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Landgraaf , Postbus 31000 6370AA te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontwerptekeningen en verbeeldingen□Wij vinden dat de ontwerptekeningen, die de basis moeten vormen voor de verbeeldingen, onvoldoende zijn uitgewerkt met name daar waar er aanpassingen plaatsvinden aan het onderliggend wegennet. Hierdoor is het niet alleen voor ons maar ook voor onze burgers onmogelijk om een goed beeld te kunnen vormen van wat de gevolgen van de Buitenring zijn op de woonomgeving. Mogelijk wordt hiermee weliswaar voldaan aan de wettelijke minimumeisen ten aanzien van de verbeeldingen en ontwerptekeningen, maar -gelet op de grote impact die het plan kan hebben voor onze inwoners- eist de zorgvuldigheid naar ons oordeel dat er meer zou zijn geïnvesteerd in de kwaliteit van het kaartmateriaal. Wij kunnen niet instemmen met de verbeeldingen omdat wij op basis van de ontwerptekeningen niet kunnen beoordelen of het ruimtebeslag zoals opgenomen in de verbeeldingen voldoende is om het wegontwerp te kunnen inpassen. □
Antwoord:	Voor het tracé is een ontwerp gemaakt. In het inpassingsplan is het ruimtebeslag van de BPL opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar de buitenring gerealiseerd wordt. Voor de buitenring is in het inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Het in het vastgestelde Inpassingsplan opgenomen ruimtebeslag is te allen tijde voldoende om het wegontwerp in te passen. In het ontwerp waren ook geen dwarsprofielen opgenomen, maar inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01514-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 09901

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij zijn van echter van mening dat het voornoemde ontwerp-PIP enkele onvolkomenheden□respectievelijk onduidelijkheden bevat. De afgelopen tijd hebben wij hierover constructief overleg gehad met gedeputeerde Driessen van de provincie. De gedeputeerde onderkent de door de gemeente ingebrachte knelpunten, maar geeft aan op dit moment onvoldoende financiële middelen voorhanden te hebben om concrete toezeggingen te doen. Om deze reden dienen wij hierbij, mede namens de gemeente Onderbanken, een zienswijze in tegen het ontwerp-PIP. Natuurlijk zijn wij bereid om het overleg de komende tijd te continueren om zodoende tot gepaste oplossingen respectievelijk maatregelen te komen.□
Antwoord:	Ook wij hebben het bestuurlijk overleg als constructief ervaren. We merken op dat de financiele middelen voor de aanleg van de Buitenring zijn veiliggesteld. De door de gemeente naar voren gebrachte knelpunten hebben betrekking op een gedeelte van de N274 tussen de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat, dat buiten de scope van het project Buitenring is gelegen. In genoemd bestuurlijk overleg hebben we toegezegd dat wij m.b.t. dat weggedeelte onze verantwoordelijkheid zullen nemen en er vóór de openstelling van de Buitenring de noodzakelijke maatregelen zullen treffen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09902**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Garanderen doorstroming A/274 en beperken overlast van ondermeer bewoners wijk Laevenweide en Achter genne Berg Uit een verkeerskundig rapport opgesteld door de provincie blijkt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring aanpassingen (waaronder de aanleg van twee turbo-rotondes) noodzakelijk zijn aan de N274. Het ontwerp-PIP voorziet niet in de uitvoering van deze benodigde aanpassingen. Bij de openstelling van de Buitenring kan derhalve niet worden gegarandeerd dat de benodigde aanpassingen aan de N274 eveneens zijn gerealiseerd. Indien de benodigde aanpassingen aan de N274 niet gelijktijdig met de openstelling van de Buitenring zijn gerealiseerd, zal dit naar onze mening - als gevolg van het toenemen van de verkeersstromen - ernstige verkeersopstoppingen tussen de twee huidige rotondes op de N274 in Schinveld tot gevolg hebben. Omdat het verkeer in een dergelijk geval een andere route zal zoeken, waaronder door de kern Schinveld, zal als gevolg daarvan ook in de dorpskern Schinveld naar verwachting ernstige verkeersoverlast ontstaan en zalde leefbaarheid in de kern worden aangetast.Tevens zullen ondermeer de inwoners van de wijken Laevenweide en Achter genne Berg (ligging direct langs of nabij de N274) zonder aanvullende maatregelen onevenredig veel overlast gaan ervaren van de toename van het autoverkeer op de N274. Wij achten het derhalve noodzakelijk te onderzoeken welke geluidsreducerende maatregelen noodzakelijk zijn. Om bovenstaande redenen zijn wij van mening dat de volledige aanpassing aan de N274 tot en met de tweede rotonde ter plaatse van het AVIA-tankstation op de N274 in Schinveld moeten worden meegenomen in het PIP. Alleen op die manier kan worden gegarandeerd dat gelijktijdig met de realisatie van de Buitenring uitvoering kan worden gegeven aan de noodzakelijke aanpassingen aan de N274, waardoor verkeers- en geluidsoverlast voorkomen kan worden en de doorstroming van de N274 en de Buitenring wordt veiliggesteld.
Antwoord:	Onderzoeken van de adviesbureaus Arcadis en Goudappel Coffeng hebben inderdaad aangetoond dat het vergroten van de capaciteit van de N274 tussen de aansluiting op de Buitenring en de Brunssummerstraat nodig is om een goede doorstroming te garanderen. Daarnaast dienen de enkelstrooksrotondes van de Brunssummerstraat en de Jabeekerstraat (die niet behoren tot de projectscope van de Buitenring) omgebouwd te worden naar turborrotondes. Bestuurlijk is toegezegd dat dit laatste gebeurt vóór de openstelling van de Buitenring. Wij zullen derhalve onze verantwoordelijkheid ter zake nemen en deze maatregelen ook nog vastleggen in een overeenkomst met de gemeente. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09903**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kosten noodzakelijke aanpassingen aan N274 Uit overleg met de provincie hebben wij vernomen dat er voor de benodigde aanpassing van de N274 als gevolg van de Buitenring geen budget is opgenomen in het Meerjaren Investerings Plan. Daarnaast zou bij de aanleg van de twee benodigde turbo-rotondes mogelijk de "poten-theorie"gelden. In het geval de "poten-theorie" zou gelden dan zou voor de aanpassingen aan de twee rotondes een bedrag van circa € l ,2 miljoen voor rekening komen van onze gemeente. Zoals u bekend, kampt onze gemeente de komende jaren met een aanzienlijk begrotingstekort. Concreet houdt dit in dat wij het voornoemde budget niet beschikbaar kunnen stellen. Voor rekening van de provincie komt krachtens de "poten-theorie" voor de aanpassingen aan de twee rotondes eveneens een bedrag van € l ,2 miljoen, en voor de eveneens benodigde aanpassing aan de wegvakken een bedrag van naar schatting € 1,0 miljoen. Zolang de financiering niet dekkend is, is de uitvoering van de noodzakelijke aanpassingen in gevaar. Om de onder het kopje "Garanderen doorstroming N274" genoemde ernstige verkeersoverlast te voorkomen, is dit eens te meer aanleiding om het PIP uit te breiden zoals onder het kopje "Garanderen doorstroming N274" bedoeld waarbij de noodzakelijke financiering in het exploitatieoverzicht wordt meegenomen.
Antwoord:	In het "verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot Buitenring Parkstad Limburg" worden voor het studietraject N274 een aantal maatregelen voorgesteld. Bestuurlijk is toegezegd dat de Provincie limburg garant staat voor de maatregelen m.b.t. de rotondes N274-Jabeekerstraat en N274-Brunssummerstraat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09904**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Planschade Op grond van artikel 6.6., eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening kennen Gedeputeerde Staten op aanvraag ten laste van de provincie een (plan)schadevergoeding toe aan degene die in de vorm van een inkomensderving of vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van de vaststelling van een inpassingsplan door Provinciale Staten. Deze planschaderegeling heeft evenwel (slechts) betrekking op de bij het inpassingsplan betrokken gronden. Het ontwerp-PIP is een inpassingsplan als hiervoor bedoeld. Dit wil zeggen dat de gemeente, in plaats van de provincie, planschade dient te vergoeden die betrekking heeft op gronden die niet in het provinciale inpassingsplan zijn opgenomen maar wel nodig zijn voor de realisatie van de Buitenring, waardoor de bestemming in het gemeentelijke bestemmingsplan moet worden aangepast. Voor Onderbanken zal dit gelden voor de geplande aanpassingen aan de N274. Planschade die betrekking heeft op deze aanpassingen, zal de gemeente derhalve dienen te vergoeden. Ook ingeval de gemeente zou weigeren om het vigerende bestemmingsplan aan te passen en de provincie zou besluiten om de gemeente een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.2 van de Wet ruimtelijke ordening te geven tot het vaststellen (wijzigen) van een bestemmingsplan, zou eventuele planschade die daarmee verband houdt, op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening voor rekening komen van de gemeente. Wij zijn van oordeel dat de wettelijke bepalingen over planschade, voor onze gemeente tot een onredelijk resultaat zullen leiden. Naar onze mening dient planschade die ziet op de aanpassingen aan de N274 eveneens voor rekening te komen van de provincie. Ook dit punt pleit voor opneming van de aanpassingen aan de N274 in het PIP, zodat planschade die daarop betrekking heeft voor rekening van de provincie zal komen.
Antwoord:	In de eerste plaats gelden terzake de wettelijke bepalingen inzake planschade. Verder zijn in de bestuurlijke overeenkomst tussen de Provincie en de gemeenten over de BPL afspraken gemaakt over onder andere de financiële consequenties. Voor verdergaande afspraken zien wij onvoldoende aanleiding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09905**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Wij hebben kennisgenomen van de inhoud van het geluidsrapport en van het op ons verzoek door de provincie opgestelde aanvullend onderzoek ten behoeve van de mogelijke geluidsoverlast van de Mgr. Mannensstraat te Merkelbeek. Wij gaan ervan uit, dat de uitkomsten van die onderzoeken, namelijk dat de geluidswaarneming niet meer zal zijn dan 48 dB, na de aanleg van de Buitenring stand blijven houden. Indien de feitelijke situatie in de toekomst toch anders mocht blijken te zijn, dan vertrouwen wij erop dat u daartegen passende maatregelen zult treffen.
Antwoord:	Gezien het feit dat de berekening van de toekomstige geluidbelasting volledig conform de daarvoor geldende regels en op basis van realistische verkeersprognoses is uitgevoerd, is er geen aanleiding te veronderstellen dat de geluidbelasting in de praktijk anders zal zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09906**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Faunapassages Uit het ontwerp-PIP blijkt dat ter hoogte van de huidige waterbuffers een drietal faunapassages is gepland. Wij gaan ervan uit dat dit een omissie is, omdat de faunapassages uitkomen op het door ons beoogde bedrijventerrein Roode Beek. Overigens is vanuit de provincie ambtelijk aan ons medegedeeld dat een en ander te maken zou hebben met de kennelijke aanwezigheid van de kamsalamander. Deze amfibiesoort zou uit het gebied moeten worden uitgezet, voordat het ministerie van LNV met het ontwerp-PIP kan instemmen (waardoor geen ontheffing op grond van de Flora- en Faunawet nodig behoeft te zijn). In het definitieve PIP zouden de faunapassages in dat geval niet meer behoeven te worden opgenomen. De provincie zou een en ander nog ambtelijk verder uitzoeken.
Antwoord:	De faunapassages waren inderdaad in het ontwerp-PIP ten onrechte opgenomen. Het definitieve PIP zal op dit punt worden aangepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09907**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Planologisch regelen van optimum-variant bij kruising met Roode Beek In de verbeelding van het ontwerp-PIP wordt ter plaatse van de kruising van de Buitenring met de Rode Beek een "minimum-, optimum- en maximum-variant" aangegeven. In het vooroverleg met de provincie hebben wij steeds aangegeven dat wij een sterke voorkeur hebben voor de "optimum-variant", zodat ter plaatse een verbinding voor langzaam verkeer wordt gerealiseerd. Deze toeristisch - recreatieve verbinding is, gelet op de uitvoering van de strategische visie van de gemeente Onderbanken van evident belang. Gedeputeerde Driessen heeft aangegeven dat ter plaatse van de kruising van de Buitenring met de Rode Beek de zogenaamde "optimum-variant", ook zijn absolute voorkeur geniet zodat aldaar een verbinding voor langzaam verkeer kan worden gerealiseerd. Met nadruk verzoeken wij u deze voorkeur uit te voeren door in het definitieve PIP de "optimum-variant" planologisch te regelen en de overige varianten hierin te schrappen.
Antwoord:	Voor wat betreft het planologisch regelen van de ‘optimum-variant’ Rode Beek in het PIP kunnen wij u melden dat hierin is voorzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09908**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Fouten in plantekeningen Na bestudering van de bij het ontwerp-PIP gevoegde plantekeningen is gebleken dat daarin de navolgende kleine fouten zijn geslopen: - De bestaande Ubacgsweg, die op de bij het ontwerp-PIP gevoegde plantekeningen eveneens Ubachsweg wordt genoemd, is in de plantekeningen ingetekend op het tracé van de Roode Beek. -Op de tekeningen met het noodzakelijke ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp km 8.100 is de nieuwe verbinding vanaf de Ubacgsweg/Ubachsweg naar de N274 niet ingetekend. Deze verbinding staat wel vermeld op het genoemde blad 11 uit het deelrapport 4a verkeerskundig onderzoek.
Antwoord:	Ten aanzien van de Ubacgsweg/Ubachsweg is bestuurlijk afgesproken dat de recreatieve verbinding wordt hersteld via de ecologische faunapassage ter hoogte van de te dempen Kattekoelenvijver. Deze recreatieve verbinding zal aan de noordelijke zijde parallel aan de Buitenring en de te verleggen Rode Beek lopen. Het inpassingsplan zal hierop worden aangepast. Er is eveneens bestuurlijke afgesproken dat er geen geen nieuwe verbinding tussen de N274 en de Ubachsweg zal komen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01514-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **09910**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Onderbanken , Postbus 1090 6450CB te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De locatie van de beekkruising zoals die op de tekening "Noodzakelijk ruimtebeslag ten behoeve van wegontwerp" staat, komt niet overeen met de locatie zoals die is aangegeven op de tekeningen van Taken ten behoeve van de optimum en minimum variant.
Antwoord:	Het is juist dat de locatie enigszins is gewijzigd. Het gedachtengoed van bureau Taken (o.a. hoogte onderdoorgang) is door Arcadis toegepast en dat heeft geleid tot een iets gewijzigde locatie. Deze gewijzigde locatie is naar ons oordeel verantwoord. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09911**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollanders R.J.H., Drievogelstraat 12 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Voor de bewoners van de Drievogelstraat is het van zeer groot belang dat de wijk "de Gracht en het aangrenzende industrieterrein een ontsluiting krijgt op de buitenring, en niet via de Drievogelstraat/Plein wordt ontsloten. De door de provincie beoogde aanpassingen aan de buitenring, de parallelweg en de ontsluiting van het industrieterrein via een op en afrit moeten daarom doorgaan!
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Uit de voorliggende verkeersprognoses op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat op de Drievogelstraat een verkeersafname te verwachten is in 2025 in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. De wijk “De Gracht” wordt in de situatie met Buitenring ontsloten via een parallelweg van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollanders R.J.H., Drievogelstraat 12 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Tevens willen wij u er nogmaals op wijzen dat de Drievogelstraat nu al een zeer drukke wijkontsluitingsweg is. We kampen momenteel al met een overschrijding van de gevelbelasting (>65 dBA) waar de Gemeente Kerkrade geen gehoor aangeeft. Ons inziens is er ook een overschrijding van de milieuwetgeving (de uitlassen /fijnstof etc. worden overschreden). De bewoners hebben diverse brieven richting Gemeente Kerkrade gestuurd maar op bovengenoemde punten krijgen wij geen antwoord, en wordt door de Gemeente Kerkrade niks gedaan. Als nu de buitenring wordt aangelegd vrezen wij als bewoners nog meer verkeersoverlast, nog hogere geluidswaardes, hogere concentraties van fijn stof en hogere waardes van uitlaatgassen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09913**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollanders R.J.H., Drievogelstraat 12 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Graag willen wij u er ook op wijzen dat tijdens de aanleg van de buitenring rekening wordt gehouden dat het huidige verkeer van de Hamstraat niet wordt omgeleid via de Drievogel straat/Industrie straat.□De Drievogelstraat voert nu al per dag circa 10 tot 11 duizend voertuigen per dag. De 16,5 duizend voertuigen van de Hamstraat kan deze straat echt niet aan, en zou leiden tot grote chaos in bovengenoemde straten.
Antwoord:	Tijdens de aanleg van de Buitenring moet woningen en bedrijven zoveel mogelijk bereikbaar blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventereinen met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollanders R.J.H., Drievogelstraat 12 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens willen wij U onder de aandacht brengen dat de Drievogelstraat een school/thuis route is voor vele kinderen uit Kerkrade, Bochholtz en Simpelveld welke naar de Campus gaan. (drievogelstraat/apolstraat/spekhofstraat).□Ook wordt aan het Plein de nieuwe basisschool gebouwd voor de wijken Spekholzerheide en Gracht. Veel kinderen moeten bij het drukke kruispunt Drie vogelstraat/Plein/Pleinstraat oversteken, dus een extra verkeersbelasting is zeer onwenselijk.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit.□ Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat op het kruispunt Drievogelstraat/Plein/Pleinstraat een lagere verkeersintensiteit verwacht mag worden in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01515-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09915**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hollanders R.J.H., Drievogelstraat 12 6466GM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Denkt u vooral aan de leefbaarheid van de meer dan honderd gezinnen in de Drievogel straat, welke momenteel door de Gemeente Kerkade niet in acht wordt gehouden en met grote voeten worden geschreden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben van mening dat het ontwerp inpassingsplan d.d. 15 juni 2010 gelet op uw eigen verkeerskundig onderzoek, vastgelegd in deelrapport 4a bijlage 4b de Buitenring, in de gemeente Kerkrade overbodig maakt en nieuwe knelpunten veroorzaakt. Op basis van dat verkeerskundig onderzoek maak ik de volgende opmerkingen: * De Roderlandbaan is ongeveer 15 jaren geleden aangelegd met het doel het werkverkeer en het verkeer richting Duitsland om het centrum van Kerkrade te leiden. De Roderlandbaan zou aansluiting krijgen in Duitsland(tot op heden niet gebeurd). Welk doel dient de Roderlandbaan in de toekomst? Dezelfde verwachting m.b.t. aansluiting op het Duitse wegennet wordt overeind gehouden voor de BPL, wacht de aansluiting hier eenzelfde lot? Het verzet in Duitsland tegen de komst van de B258n groeit steeds verder. * Blz.22, 2L aanvulling: het verkeerskundig onderzoek gebruikt de meest actuele verkeersintensiteiten. De basiscijfers betreffende de verkeersintensiteit zijn uit 2004, mogelijk gekalibreerd in 2008. De studie van ECORYS, juni 2010(Toetsing op doelbereik & MKBA), kortweg ECORYS genoemd in deze zienswijze, is gebaseerd op herijking van de cijfers en er is rekening gehouden met de Krimp (ECORYS, blz. 10) Inhoeverre is er rekening gehouden met de nieuwste getallen rondom de Krimp? Het Topteam Krimp, aangesteld door de minister van WWI en de staatssecretaris BZK, geeft aan dat in Parkstad iets uitzonderlijks/ unieks aan de gang is.(bron: rapport van het Topteam: Krimp als structureel probleem, 18 september 2009). Voor onze regio zijn de gevolgen hevig. *Verwarring bij de lezer ontstaat als er gesproken wordt over de huidige situatie: ervan uitgaande dat dit 2008 is dan rijden op de Roderlandbaan per etmaal 14.800 auto`s. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat in 2025, wanneer de BPL daadwerkelijk is aangelegd, er nog maar 7.600 auto`s zullen rijden. Gaat men voor de Roderlandbaan uit van de autonome situatie dan zal er in 2025 sprake zijn van 13.200 auto`s. (2C aanvulling, blz. 22) De rapportage van ECORYS geeft aan dat de verkeersintensiteit op de Roderlandbaan zonder buitenring zal zijn 7.260 voertuigen per etmaal in 2025. (blz. 41). In beide gevallen een (significante) afname zonder de buitenring! Hier wordt overduidelijk dat in 2025 minder verkeer zal zijn: met of zonder buitenring. Conclusie: de buitenring is niet nodig om het verkeer het centrum van Kerkrade om te leiden, er is nog capaciteit over op de Roderlandbaan. In Kerkrade neemt het verkeer `sowieso` af o.a. door vergrijzing en ontgroen i ng(bron: de Volkskrant, 4 september 2009).
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat. Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de

Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□

Op grond van de integrale wegcategorisering provincie Limburg (mei 2008) vervult de Roderlandbaan een functie als gebiedsontsluitingsweg. De Roderlandbaan zal in de situatie met Buitenring een functie blijven vervullen voor de ontsluiting van Kerkrade.□□Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01516-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09923

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	*Met goede aansluitingen vanuit de verschillende kernen kan men gebruik maken van de A76□en de A79.□*Goede aansluitingen vanuit de verschillende kernen op de E314 zijn hier de oplossing.□De E314 is vanuit Aken wel te verlaten via de afslag Heerlen -Noord maar niet op te rijden.□*Het creëren van een oprit voor de E314 ter hoogte van Heerlen- Noord/ Voerendaal en een□goede doorstroming van het verkeer Hoensbroek en Brunssum naar die oprit zou een nieuwe□autoweg weg door Kerkrade overbodig maken.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ In het aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad ten grondslag liggende verkeersmodel Parkstad Limburg zijn voor de prognosesituatie diverse infrastructurele ontwikkelingen voor de A76 meegenomen waaronder de toevoeging van een toerit vanaf de Beersdalweg naar de A76 richting Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een volgende mogelijkheid is de bestaande spoorwegverbinding naar Aken en Eindhoven, gelegen achter het industrieterrein Willem Sophia, Gracht / Kerkrade te reactiveren en in te zetten voor minimaal het goederenvervoer. De bedoelde spoorlijn ligt slechts 1 kilometer verwijderd van de bestaande autosnelweg naar Aken (E314). Verbetering van spoorwegverbindingen passen bij een moderne overheid en niet het blijven volharden in oplossingen voor de auto.
Antwoord:	In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt tevens op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Naast de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg heeft de Provincie Limburg de ambitie het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer te verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovendien kan er gewezen worden op de bizarre situatie van de weg van Brunssum die via Nieuwenhagerheide naar Duitsland (N299, provinciale weg no. 23) voert. Op deze 4-baans autoweg gold een maximaal toegestane snelheid van 100 kilometer per uur. Deze weg is door de provincie slechts luttele jaren geleden veranderd in een 2-baansweg waar nu met een maximaal toegestane snelheid van 80 kilometer per uur gereden mag worden. Deze weg loopt over in de Roderlandbaan en vormt de mogelijkheid om het verkeer van Parkstad richting Duitsland te geleiden. Hel is verbazingwekkend dat men deze weg versmalt, de maximale toegestane snelheid verlaagt en vervolgens een andere weg aanlegt. Is het oplossend vermogen van het onderliggende wegennet met opzet hier verminderd om de BPL mogelijk te maken(blz.22 2° aa nvulling)? De aanleg van de Roderlandbaan ging destijds met veel protest van de plaatselijke bevolking gepaard want hij voert dwars door een woonwijk. Toch werd de weg aangelegd en het resultaat is dat conform onderzoek deze weg uiteindelijk nauwelijks enige betekenis zal hebben in de toekomst(zie blad l,zienswijze v.B./Kerkrade). De maximale snelheid op de Roderlandbaan bedraagt 50km/per uur. Vóór de aanleg werd gesteld dat deze baan een weg voor 70 km per uur zou worden: de verdiept aangelegde tunnelbak zou geluidshinder bij omwonenden weg nemen. Niets bleek minder waar: geluidshinder voor de omwonenden en dus beperking van de snelheid.
Antwoord:	De rijsnelheid op de bestaande N299 is vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid verlaagd naar 80 km/uur. De Buitenring wordt volgens de RONA richtlijnen ontworpen voor een rijsnelheid van 100 km/uur. Op grond van de integrale wegcategorisering provincie Limburg (mei 2008) vervult de Roderlandbaan een functie als gebiedsontsluitingsweg. De Roderlandbaan zal in de situatie met Buitenring een functie blijven vervullen voor de ontsluiting van Kerkrade. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09930**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	*De kosten ten behoeve van de Buitenring zijn niet duidelijk. Recentelijk (2009/2010) zijn enkele panden in de Hamstraat (Kerkrade)aangekocht. Deze kosten kunnen niet zijn meegerekend in het reeds eerder gegeven kosten. Wat gebeurt met genoemde nog niet meegetelde kosten. Is het kostenplaatje een eindplaatje? Wat blijft er voor de Limburger en specifiek voor de bewoner van Parkstad mochten de ramingen niet kloppen met de werkelijke kosten: een BPL extra belasting?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. De kosten voor de aankoop van gronden, opstallen, woningen e.d. maken onderdeel uit van de voorliggende kostenraming.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09939**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op blz. 58 stelt ECORYS dat " In de delen van Parkstad Limburg die buiten de directe geluidszone (circa 400 meter) liggen, zal de geluidsbelasting op de woningen afnemen." Op welke gegevens baseert ECORYS dit citaat? Op welke gronden worden de beslissingen ten aanzien van de BPL genomen? Welke maatregelen worden genomen om deze bewering gestand te doen?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09940**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Conclusie: Het ene centrum moet de problemen van het andere centrum in Parkstad verband gaan oplossen. Zijn de verschillende centra in Parkstad niet gelijkwaardig? Moet de buitenring niet voldoen aan het evenredigheidsbeginsel en word ik als bewoner van Kerkrade- Centrum niet zwaarder getroffen door de aanleg van de buitenring dan mensen in de centra van de andere Parkstad gemeenten?
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studie zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. Eén van deze aspecten is het belang van de individuele omwonenden, eigenaren en gebruikers. Met behulp van studies en onderzoeken heeft een afweging van belangen plaatsgevonden. Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Bovendien is de bereikbaarheid van de verschillende delen van Parkstad een onderdeel van de onderzoeken die zijn uitgevoerd naar de effecten van BPL op verkeersveiligheid, leefbaarheid, omgeving, milieu, economie en veel andere belangen. Afweging van de verschillende belangen heeft geleid tot het nu ter inzage liggende plan. Wij kunnen niet ontkennen dat het gebied een andere uitstraling zal krijgen ten gevolge van de aanleg van de Buitenring zoals thans in het inpassingsplan voorzien. Wij zijn echter van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de motivering en belangenafweging, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09944**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zijn de vele bronnen en beken van Benden, Vauputsdal en Krichelberg opgenomen in het compensatievoorstel natuur? Zijn de financiële consequenties hiervan meegenomen in de MKBA? Ik betwijfel of de MKBA bij een zorgvuldige en totale berekening van alle kosten nog positief zal uitvallen. *De ontelbare aantallen bronnen(de originele gebiedsaanduidingen bevatten veelal het woord "put"= bron in hun naam zoals Vauputsweg en Putsberg) die in het aangegeven gebied liggen zullen worden verstoord in hun loop en op een andere plaats aan de oppervlakte moeten treden met alle gevolgen van dien voor de natuur en de veiligheid van de aan te leggen weggedeelten.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij

de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01516-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09945

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	ECORYS rept in zijn rapport niet van de Krichelberg en het Vauputsdal waar de BPL niet op het maaiveld ligt, er zal daar een nieuwe barrière in het landschap gecreëerd moeten worden om de hellingen op te vangen. Op andere plaatsen in het tracé worden maatregelen genomen om de nieuwe barrières beter in het landschap in te passen. Wat gebeurt op het genoemde stuk in Kerkrade? Hier wordt de glooiing opgevuld? Wordt de bewoners van Kerkrade tekort gedaan in vergelijking met de inwoners van Amstenrade en Brunssum (ECORYS, blz. 44)?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09946**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De verkeerstoename in en rondom onze straat zal nog meer nadelen met zich meebrengen□zoals milieuvervuiling. horizonvervuiling en verkeersonveiligheid.□Door de komst van de buitenring zal de bereikbaarheid van de verschillende natuurgebieden gehinderd worden. Er moet vanwege de BPL een zeer drukke straat worden overgestoken, de□Hamstraat, als men in de `Benden` wil gaan wandelen. Het uitzicht in dit wandelgebied wordt door de immense autoweg vernietigd. Hetzelfde geldt voor de wandelingen die men richting Vauputsweg en Krichelberg wil maken: drukke straat oversteken, horizonvervuiling dankzij geluidsschermen en een immense weg.□De verkeersveiligheid voor de voetganger is niet gewaarborgd in uw voorstel. Het oversteken van de Stationsstraat, in - en uitrijden van de eigen oprit wordt onveilig door de komst van de Buitenring die leidt tot toegenomen verkeersintensiteit.
Antwoord:	Bij de inpassing van de Buitenring is getracht deze zo goed mogelijk in het landschap in te passen. Hierbij is zorg gedragen voor het zo goed mogelijk herstellen van de bereikbaarheid van de omliggende voorzieningen, waaronder de natuurgebieden. □□De constatering van de verkeerstoename op de Stationsstraat vraagt inderdaad aandacht. Wij zullen hierover met de Gemeente Kerkrade in overleg treden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Onze panden zijn twee zogenaamde jaren dertig huizen met veel authentieke elementen als glas in lood, het type huis dat u in uw advertentie campagne (sept./ oktober 2009 in minimaal één landelijk dagblad) bejubelt en aan de man wil brengen. Deze huizen verliezen hun authentiek karakter als er geluidwerende voorzieningen als dubbel glas aangebracht moeten worden , behoud van glas in lood in combinatie met dubbel glas is voor de privé persoon onbetaalbaar.□Draag ik als privé persoon alle vernietiging van mijn eigen kapitaal in deze?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09948**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De gemeente kan niet zonder extra inkomsten om in de kosten voor geluidwerende maatregelen binnen de gemeente aan woningen en wegen te voorzien; de provincie mogelijk ook niet als gevolg van onjuiste/ ontoereikend voorspelde kosten voor dit project. Beide zullen zinnen op extra inkomsten. In Nederland draagt de burger de financiën van de (semi) overheid. Hogere en mogelijk nieuwe belastingen/ heffingen zijn niet ondenkbeeldig. Deze wil ik niet betalen want de buitenring brengt slechts verslechtering van mijn woonsituatie. Hoe voorziet de provincie in dekking van de niet- ingecalculeerde kosten en/ of overschrijding van het beschikbare budget?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voor het overige nemen wij uw standpunt ter kennisgeving aan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09949**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Een van de argumenten dat wordt aangedragen voor aanleg van de Buitenring is de toename van de werkgelegenheid, er worden 180 arbeidsplaatsen genoemd. De tegenwerping is dat deze arbeidsplaatsen elders(uit de regio) verdwijnen, het netto effect is dus zeer gering en mogelijk zelfs negatief(ECORYS blz. 50/51), terwijl op basis van de beschikbare gegevens ook niet mogelijk is de indirecte economische effecten te berekenen, zie blz. 65.Bovendien is reeds nu zonder buitenring een sterke ontwikkeling in de recreatieve sfeer gaande die zorgt voor groei van het aantal arbeidsplaatsen (ECORYS, blz. 58). □□Mijn inziens kan de aanleg van de buitenring hier zelfs remmend werken daar het een bouwperiode van meerder jaren betreft die de bereikbaarheid van de pas ontwikkelde initiatieven op recreatief terrein ongedaan zullen kunnen maken.□□De buitenring zal volgens ECORYS de arbeidsmarkt in zijn functioneren maar beperkt positief beïnvloeden en in het woon-werkverkeer zullen geen substantiële veranderingen optreden (blz. 50) terwijl ECORYS op blz. 48 nog uitgaat van een betere doorstroming van het verkeer in Parkstad: is het woon-werkverkeer daar geen substantieel onderdeel van? Welk doel dient de buitenring dan wel? □□Bedrijventerreinen die profiteren van de buitenring zijn volgens ECORYS, blz.53 o.a. Locht,Trilandis en Avantis. Trilandis is al sinds 2001 bezig met het verkopen van grond aan□nieuw te vestigen bedrijven. Uit de gegevens van de site van deze ontwikkelmaatschappij leid ik af dat 90% van de bedrijven die hier zijn gevestigd voorheen elders in Parkstad gevestigd waren namelijk in Heerlen en Kerkrade. Een stimulans voor de regionale economie is ondanks goede `euregionale` ligging en aansluiting op een goed bereikbaar autowegennet nog steeds niet van de grond gekomen (www.trilandis.nl), dezelfde opmerkingen kan ik maken ten aanzien van het bedrijventerrein Avantis(www. avantis.org). De verwachting dat de buitenring hier een wezenlijk verschil zal gaan uitmaken koester ik niet. Beter ware het de provincie zette in op versterking van het onderwijs.□""Investeren in andere oplossingen biedt meer kansen voor de jonge en oude(re) bewoners van dit gebied(recreatie, pilootprojecten op het gebied van vervoer en verkeer, onderwijs, het bieden van goede woon- en verzorgingsvoorzieningen voor ouderen ...) dan door de komst van de buitenring mogelijk schijnt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09953**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het project Buitenring is een kluwen van rapportages, deelrapporten, MERrapporten, aanvullingen, bijlagen en checklisten. Voor de leek onontwarbaar en desondanks nog steeds niet volledig. Informatie moet van diverse sites worden gehaald zoals limburg.nl en buitenring.nl. Ook is het de leek niet duidelijk dat er verschillende zienswijzen moeten worden ingediend vanwege de verschillende wetten: ruimtelijke ordening en wet geluidshinder. Had de leek niet beter vanuit één site bediend kunnen worden om verwarring te voorkomen?
Antwoord:	Wij nemen kennis van het door u gestelde. Wij wijzen er echter op dat het gelet op de aard en omvang van het project onvermijdelijk is dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □□□□ Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. □□ □ □□Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09954**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De advertentiecampagne van de provincie (zie ook www.zuidlimburg.nl) om Nederlanders uit andere gebieden naar Zuid-Limburg te lokken met goedkope jaren dertig huizen is oneigenlijk daar de provincie geen eigenaar is van genoemde panden en derhalve deze niet in de verkoop kan doen. Bovendien zorgt een dergelijke wekelijkse pagina grote advertentie voor de duur van enkele maanden- in een landelijk ochtendblad voor een behoorlijke kostenpost. Ik betwijfel of deze kosten zijn opgenomen in de MKBA. - In genoemde advertentiecampagne gebruikt u als argument om "naar Zuid-Limburg te verkassen "dat de toekomstige bewoner van dit gebied "bovendien alle dagen filevrij naar (het) werk kan".(Bron: de Volkskrant,blz.6, 4 september 2009) Op de site nuanceert u dit beeld nauwelijks: www.zuidlimburg.nl. De huidige bewoners van de regio Parkstad krijgen een ander beeld geschetst in de brochures, met betrekking tot de buitenring door u uitgegeven o.a. in juni 2008, namelijk congestie alom tegenwoordig. Welk beeld is juist? Worden wij als inwoners voor de gek gehouden?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09955**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het karakteristieke Limburgse landschap.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in

beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01516-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09956

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	-de Crisis en herstelwet, ingevoerd in maart 2010, geeft de provincie de mogelijkheid om de commissie m.e.r. buitenspel te zetten. Wettelijk mag dat mogelijk zijn, het beeld van een onbetrouwbare overheid dat door deze wet wordt gecreëerd wordt door uitvoering te geven aan deze wet versterkt. Een weg die de gemoederen al jaren bezighoudt, die steeds nieuwe doelstellingen wil bereiken en zoveel tegenstand oproept bij honderden- zo niet duizenden bewoners- er toch door drukken dankzij een nieuwe wet valt mijns inziens in de categorie `détournement de pouvoir`. Het rechtszekerheidsbeginsel en -gevoel worden geweld aangedaan.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09957**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De gang van zaken bij het aannemen van het voorkeurstracé door PS van Limburg zoals die openbaar werd gemaakt in de regionale pers(de gelekte e-mails), wekt bij de inwoners veel weerstand op. Het lijkt alsof persoonlijke geldingsdrang gaat voor algemeen belang. Als de kosten hoger uitvallen dan geraamd, bestaat de mogelijkheid dat ook de andere inwoners van de provincie moeten meebetalen aan de megalomane buitenring parkstad.□De Limburgers zullen u dankbaar zijn.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01516-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09958**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uitgaande van de overtuiging dat elke overheidsbeslissing in Nederland moet voldoen aan vier criteria te weten: motivering, evenredigheid, zorgvuldigheid en rechtszekerheid constateer ik dat de criteria niet/onvoldoende zijn gevolgd in het ontwerp- inpassingsplan buitenring: I)Motivering: door gebruik te maken van verouderd c.q. onjuist en onvolledig cijfermateriaal. 2)Evenredigheid: door de kern van de ene gemeente op te zadelen met de problemen van de regio. 3)Zorgvuldigheid: door alternatieven niet onbevooroordeeld te bestuderen en moderne oplossingen uit de weg te gaan. 4)Rechtszekerheid: door nu snel gebruik te maken van de pas ingevoerde crisis en herstelwet.
Antwoord:	Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel. Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch

onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Met betrekking tot de gestelde strijd met het rechtszekerheidsbeginsel werd hierboven al gewezen op het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet. Het volgen van de in die wet voorgeschreven procedure is niet in strijd met de rechtszekerheid.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09927**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	*Op blz. 21 van de 1e aanvulling geeft de provincie aan dat het onderdeel van het tracé gelegen aan Hamstraat- Avantis genoeg heeft aan 2x1 rijstrook maar dat in verband met de verkeersintensiteit, de logica voor de gebruiker en de verkeersstructuur hier ook een weg met 2x2 rijstroken dient te komen. Gelet op de aanpassing van de N299/Roderlandbaan is deze opmerking niet te bevatten. Waar zijn daar de logica en de herkenbaarheid voor de gebruiker daar gebleven? Het is een weg geworden die als een kameleon van rijstroken en snelheden verandert. Bovendien wordt gesproken over verwachtingen voor de toekomst (blz. 22 toekomstvastheid) zodat zekerheid voor noodzaak van de aanleg niet is gegeven, temeer daar deze verwachtingen zijn gebaseerd op mijns inziens verouderde en/of zeer afwijkende cijfers.□Zekerheid voor de toekomst is er nooit, maar als een weg eenmaal is aangelegd wordt deze bij minder dan het geraamde verkeersgebruik niet teruggegeven aan natuur en bewoners.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09929**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	blz. 12 ,1e aanvulling MER/Tracénota BPL staat dat de BPL noodzakelijk is vanwege ... "Het beperken van het doorgaande verkeer in woongebieden via wegen die daar niet op toegerust zijn, ten behoeve van de leefbaarheid." Voor het centrum van Kerkrade geldt dat de BPL geen oplossingen biedt maar slechts extra verkeer aanvoert en dus dit centrum minder leefbaar maakt.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09933**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	*Blz.l4, le aanvulling: u verwacht (2002 en 2004 gemeten) een bevolkingsafname van 9% tot 2025. Is dit geactualiseerd in - bijvoorbeeld- 2009? Hoe verhouden deze cijfers zich met de cijfers die het Topteam heeft gegenereerd? (Krimp als structureel probleem, 18 september 2009) Zie ook de cijfers van Pearl, 2008 die ten behoeve van het werk van het Topteam zijn verzameld o.a. met gebruikmaking van gegevens aangeleverd door CBS: de bevolking in Parkstad zal krimpen met een percentage tussen 10 en 20% tot 2025 (bron: http://www.vrom.nl/Docs/RapportageParkstadTopteamKrimp.pdf). *In het rapport van ECORYS geeft men aan dat er in 2000 ruim 210.000 inwoners van Parkstad zijn(blz 82. tabel 0.1); op blz. 10 in hetzelfde rapport telt men 262.00 inwoners in 2004 op basis van gegevens aangeleverd door de provincie(tabel l. l)? De lezer ziet door de mensenmassa de aantallen niet meer. Welke gegevens zijn correct? *U gaat uit van 241.000 inwoners in Parkstad in 2004? Volgens de gegevens van de Demografische Atlas - die op zijn beurt weer de cijfers van het CBS betrekt- telde Parkstad in 2006 nog maar 221.581 inwoners(inclusief Nuth). bron: http://www.nidi.knaw.nl/nl/atlas/`size/2Q06/`. Deze cijfers voeden de twijfel aan de noodzaak van de buitenring. *Mijn andere vraag m.b.t. de juistheid van het inwoneraantal: gaan de cijfers voor Parkstad uit van Parkstad in - of exclusief de gemeente Nuth? Deze gemeente is officieel geen deel van Parkstad. Ook dit antwoord is uitermate belangrijk voor de noodzakelijkheid van de buitenring. *Het MER rapport kent slechts l cijfer voor zowel het hoog als het middenscenario namelijk 241.000 inwoners in Parkstad in 2025; het ETIL rapport daarentegen geeft aan dat er wel degelijk verschil is in de scenario`s hoog en midden namelijk hoogste krimp leidt tot een [5] Zienswijze van Beusekom/ Kerkrade vermindering van de bevolking naar 223.000 inwoners en de midden scenario verwachtingen komen uit op 226.000 inwoners in 2025. In het gunstigere middenscenario is dat nog altijd 15.000 inwoners minder dan in uw berekening. Ik trek de juistheid van uw cijfers zeer in twijfel ergo uw conclusies die u verbindt aan deze cijfers zijn van geen waarde. Is er nog een weg terug:` beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald`?
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09934**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De Buitenring leidt tot aantasting van het landschap.
Antwoord:	De Buitenring draagt bij aan een bundeling van verkeerstromen waardoor de verkeersoverlast op lokale en regionale wegen kriskras door Parkstad wordt beperkt. In het Omgevingsplan zijn de maatregelen beschreven om de Buitenring zowel vanuit de omgeving als vanuit de Buitenring zelf goed landschappelijk in te passen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Opoffering van deze schaarse overgebleven plekken Limburgs landschap in Kerkrade ontneemt de bewoners contact met hun eigen wortels. Deze groengebieden doen dienst als wandelgebied voor de bewoners van het centrum en zijn door hun vele beken en bronnen met een grensoverstijgende karakter uniek in Zuid -Limburg. De wandelaar zoekt hier de stilte, de ruisende bomen, de schreeuw van de roofvogel en de geluiden van andere vogels, de nabijheid van wilde herten en reeën. Dit natuurschoon kan ook de basis bieden voor dagrecreatie in Kerkrade! Horizonvervuiling, productie van fijnstof en continue achtergrondgeluid die worden geleverd door de buitenring maken deze gebieden oninteressant voor de bezoekers van buitenaf.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09936**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In mijn visie kan de provincie zich hier profileren als progressiefste en groenste provincie van Nederland, aansluiten bij de maatschappelijke discussie, `maatwerk` in het openbaar vervoer leveren en andere vormen van openbaar vervoer stimuleren.□Met andere woorden : in een unieke regio een pilootproject op het gebied van verkeervervoer en economische ontwikkeling starten. Invoering van de BPL is een gemiste kans en het kleinschalige, lieflijke Limburgse landschap midden in een stad wordt opgeofferd aan een megalomane autoweg. Hoewel geen autosnelweg heeft de buitenring wel het karakter van een autosnelweg. (ECORYS, blz.)Zal daardoor ook het weggebruik zich aanpassen en de bestuurders van de voertuigen zich gedragen alsof ze op een autosnelweg rijden, hun snelheid opvoerend tot minimaal 120 km per uur?
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogt een aantal doelstellingen te verwezenlijken die in het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn verwoord. □In dit onderzoek is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□Met de Buitenring wordt beoogt een aantal doelstellingen te verwezenlijken die in □□het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” □□(ECORYS Nederland BV) zijn verwoord. In dit onderzoek is de Buitenring getoetst □□aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans □□wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste □□punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit □□onderzoek wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas □□geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde □□combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste □□problemen aan te pakken.□De weg wordt ontworpen op een rijsnelheid van 100 km/uur volgens de daarvoor gelden de richtlijnen□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09937**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Blz. 15, 1e aanvulling : u geeft aan dat de onderzoeken dateren uit 2002 en 2004 (noot l en 2), voor beslissingen te nemen in 2010/11. Ook de studie van ECORYS maakt het niet helderder, zie mijn voorafgaande opmerkingen hierover.□Zonder geactualiseerd cijfermateriaal zijn deze niet meer relevant in tegenstelling tot uw opvatting hierover want u voert geen reden aan voor uw visie, terwijl de unieke Krimp in onze regio reden is om anders te gaan denken.
Antwoord:	Voor het Inpassingsplan zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen hebben laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van verkeers- en leefbaarheidsproblemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Krimp betekent dat deze problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Het rapport van ECORYS gaat hier dieper op in.□De verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Het rapport van ECORYS, alsmede de andere onderliggende rapporten bij het Inpassingsplan, bouwen voort op deze actuele verkeersprognoses. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Blz.l7 , le aanvulling u stelt hier dat het aantal(ernstig) geluidgehinderden (...)bij□alternatieven door Kerkrade slechter ... scoren; .□Mijn zienswijze hierop is dat het centrum van Kerkrade dienst gaat doen als aan- en afvoerroute voor de BPL en dat als gevolg daarvan het verkeer door de aanleg van de buitenring zal toenemen tot 10.100 auto`s per dag, bijna een verdubbeling van het aantal gemeten in 2004. Ergo een verdubbeling van het geluid. Zelfs indien de autonome cijfers voor 2025 vergeleken worden met de geprognosticeerde cijfers 2025 is er sprake van een groei van 6.700 naar 10.100. Dus een absolute toename van het aantal ernstig geluidgehinderden. Het rapport ECORYS geeft op blz. 42 aan dat gedetailleerde kwantitatieve informatie over het terugdringen van het verkeersgeluid binnen de woonkernen ontbreekt in 2009. Op blz. 67 schrijft ECORYS dat gekwantificeerde informatie over het aantal geluidsbelast woningen in de situatie met en zonder buitenring voor geheel Parkstad ontbreekt.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09941**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	blz.36 , 1e aanvulling: De cumulatieve geluidseffecten zuidelijk deel onderzoeksgebied spreken over het noordelijk deel van het onderzoeksgebied. Wat is nu wel of niet onderzocht?□Alweer een slordigheid in uw rapport. Dergelijke fouten verminderen het vertrouwen in de zorgvuldigheid van uw onderzoek keer op keer.
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek, deelrapport 10a, is de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting correct. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Blz.99 1e aanvulling, Bijlage 3 Normstelling nieuwe weg versus reconstructie:□Er ontbreekt mijns inziens een tabel `overzicht grenswaarden bij wijziging van een weg` zoals de wijziging van de functie van de Stationsstraat te Kerkrade nodig zou maken daar deze weg naast ontsluitingsroute van het centrum ook aan- en afvoerroute wordt voor de□buitenring.□*U houdt ten onrechte geen rekening met het geluid dat geproduceerd wordt door de ZLSM.□Deze onderneming kent een dienstregeling en met het oog op de toekomst gericht zou de□mogelijkheid bestaan dat deze dienstregeling uitgebreid moet worden omdat er meer toeristen komen(bron: http://www.zlsm.nl/rijdagen.php7taaHnederlands). Voor mijn woning betekent dit een verdere toename van geluid binnen de 400 meter grens.□*De toename van de verkeersintensiteit voor mijn huisdeur - stedelijk gebied- leidt tot□toename van fijnstof (PM 10)productie rondom mijn huis. Momenteel staat fijnstof negatief in□de belangstelling vanwege de aantasting van de gezondheid van mens en dier. In Duitse steden is het daarom auto`s zonder katalysator verboden de steden binnen te rijden. Houden□uw berekeningen met betrekking tot de fijnstofproductie stand in de toekomst m.a.w. zijn ze□waardevast?□*De fijnstofbelasting zal in de Stationsstraat Kerkrade niet afnemen zoals wordt gesteld in de rapportage van ECORYS,blz. 66 maar toenemen vanwege de toegenomen verkeersintensiteit. Welke oplossing wordt hier voorgesteld?□□*De toegenomen fijnstofproductie zal, komende vanuit het noorden(de buitenring) en het□zuiden(de Stationsstraat), ons van twee kanten tegelijk -alhoewel niet tegelijkertijd- belagen.□Welke maatregelen neemt u om dit te voorkomen?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01517-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09943**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	u stelt dat aantasting/ verlies van het unieke Crombacherbeekdal financieel te compenseren valt. Ik stel dat dit niet zo is: nu kan een ieder hier wandelen, joggen, paardrijden(Tferdeland` met grensoverschrijdend karakter), hond uitlaten, (roof)vogels en typische fauna van dichtbij bestuderen. Financiële compensatie maakt dit niet méér mogelijk dan nu het geval is. Natuurcompensatie in het nabij gelegen Duitsland wordt door de bouw van de aansluiting op de BPL ook daar praktisch onmogelijk en dus vervalt een uitwijk gebied voor de mensen uit Kerkrade Centrum en Bleijerheide. Avantis wacht ook nog steeds op compensatie. Waar zouden deze gebieden moeten liggen in een verstedelijkt gebied als Kerkrade?Vormt deze toegenomen verkeersintensiteit een argument om achteraf de provincie haar gelijk te laten bewijzen (rapport ECORYS blz.68)?
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het

gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van het limburgse landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe dicht tegen de bebouwing aangelegd. Om de impact op het landschap verder te beperken volgt de Buitenring het natuurlijk reliëf van het Limburgse landschap. Door een volledige insnijding van de Buitenring op het tracé tussen Hoensbroek en Amstenrade en door gedeeltelijke insnijding van de Buitenring op het tracé langs het dal van de Merkelbekerbeek bij Brunssum wordt de impact verder beperkt. Aan de oostzijde en de zuidzijde volgt de Buitenring voor het grootste deel traces van bestaande (provinciale) wegen. Deze bestaande wegen worden waar mogelijk beter landschappelijk ingepast. De locaties voor natuurcompensatie zijn zodanig gekozen dat met de realisering van deze locaties het landschap wordt versterkt. De borging van deze maatregelen is tweeledig: enerzijds is in het Inpassingsplan voldoende ruimte gereserveerd om deze maatregelen mogelijk te maken. Gebieden voor natuurcompensatie zijn als zodanig bestemd, de ruimte voor insnijdingen is gereserveerd in de bestemming verkeersdoeleinden. Voorts is het omgevingsplan door GS vastgesteld. Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01518-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09928**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Blz. 22, 2e aanvulling: Het onderzoek gedaan naar de verkeersdrukte tussen de Kapellaan en de Gaspar Sprokelstraat is gedaan vanuit een foutief meetpunt. De Kapellaan(en niet zoals in uw rapporten staat Capellaan) is een straat met eenrichtingverkeer en kent een maximum snelheid van 30km p/u. Metingen daar snijden dus geen hout, daar deze straat niet of nauwelijks wordt gebruikt door het doorgaande verkeer en het bezorgingverkeer ten behoeve van ondernemingen in het centrum van Kerkrade. Het meetpunt Stationsstraat/ Caspar Sprokelstraat bestaat helemaal niet. Als ik er logischerwijs van uit ga dat de metingen zijn verricht op de T-kruising Stationsstraat /Putgang moet mijns inziens de Caspar Sprokelstraat vervangen worden door de Putgang. Maar wat is nu werkelijk gemeten? Ik constateer hier een fout die aan de basis ligt voor uw verdere aannames; een dergelijke fout geeft geen vertrouwen in de juistheid van (dit deel van) het onderzoek. Het onderzoek omvat een deel van de Stationsstraat, vermoedelijk gelegen tussen Kapellaan en Putgang. Waarom wordt dit deel gemeten en niet de overgang van de Stationsstraat in de Grupellostraat? Daar rijden alle vrachtwagens, personenauto`s en bussen richting centrum een fuik in! Ook het doorgaande verkeer gaat die kant op geleid door de verkeersborden! Deze (grotendeels smalle) straten in het centrum zijn niet toegerust op de door u voorspelde toename van het verkeer ten gevolge van de buitenring. Er worden in de "huidige" situatie / herberekende situatie(2004/ 2008) 5.600 auto`s per etmaal in de Stationsstraat/ Kerkrade gemeten. Wanneer men uitgaat van een autonome situatie, dan zou er in 2025 zonder BPL sprake zijn van 6.700 auto`s. Wanneer er wel een BPL wordt aangelegd gaat men uit van een veel grotere verkeerstoename. Er worden 10.100 auto`s verwacht. Aangezien het verkeer na de T-splitsing met de Putgang geen andere mogelijkheden heeft om te verdwijnen, betekent dit dus bijna een verdubbeling van het aantal auto`s dat langs mijn woning zal rijden. De Stationsstraat zal op deze manier een hoofdverkeersader worden van de aan- en afvoer van auto`s op weg naar of komende vanaf de BPL. Door deze voorspelde groei van het verkeer zal de waarde van mijn woning drastisch afnemen. Daar ik eigenaar ben van Stationsstraat 16 en 18 treft uw buitenring mij letterlijk dubbel! (Verkeerskundig onderzoek. Deelrapport 4a, bijlage 4b.) Op schaalniveau neemt het aantal voertuigen in Parkstad binnen de bebouwde kom tot 2025 met vier procent af: rekening houdend met uw metingen geldt dat niet voor Kerkrade Centrum c.q. mijn woonstraat(ECORYS, blz. 33), in de Kantstraat te Landgraaf neemt het zelfs met 56% toe(ECORYS, blz41). Welke oplossingen geeft u hiervoor?
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Meetpunten in het verkeerskundig onderzoek zijn punten waarvan verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel zijn afgeleid. Het zijn in dit kader geen plaatsaanduidingen van fysieke locaties (telpunten) waar verkeerstellingen hebben plaatsgevonden. De meetpunten zijn gebruikt om in een tabel een beeld te geven van de verkeersontwikkeling tussen de verschillende situaties (huidig, autonoom en 2025 met Buitenring). Voor een dergelijk beeld is het niet onderscheidend welke exacte locatie op een weg gekozen wordt. Voor de reproduceerbaarheid van het onderzoek is het echter wel relevant een exacte locatie van het meetpunt te benoemen. De constatering van de verkeerstoename op de Stationsstraat vraagt inderdaad aandacht. Wij zullen hierover met de Gemeente Kerkrade in overleg treden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01518-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **09931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom- Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Blz.20, 2e Aanvulling MER/ Tracénota BPL spreekt van een MKBA en wat redelijkerwijs te verwachten valt. Mijn zienswijze richt zich op de grondslagen voor deze verwachtingen. De Provincie maakt niet duidelijk welke redenen voor deze verwachtingen zij heeft. De burger kan deze verwachting zonder redenen niet volgen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09959**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans-Roelofs C.H.H., Dokter Poelsstraat 7 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Inpassing van de beoogde buitenring in deze regio is: Verkeerstechnisch overbodig
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogt een aantal doelstellingen te verwezenlijken die in het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS Nederland BV) zijn verwoord. In dit onderzoek is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. Als de balans wordt opgemaakt, kan worden geconcludeerd dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09960**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans-Roelofs C.H.H., Dokter Poelsstraat 7 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Inpassing van de beoogde buitenring in deze regio is uit milieu opzicht een ramp
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01519-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09961**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hermans-Roelofs C.H.H., Dokter Poelsstraat 7 6451EL te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Inpassing van de beoogde buitenring in deze regio is: Voor Parkstad een nog grotere gezondheidsbelasting naast de AWACS -Basis.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09962**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook andere bewoners zullen nadelen ondervinden, t.w: In het deel vanaf Nuth tot Brunssum zullen veel mensen ervaren dat het uitzicht op groen en de rust verdwijnen. Langs dit hele tracédeel zullen heel wat mensen met dit gegeven geconfronteerd worden. Het dorp Vaesrade zal heel veel last van deze weg hebben, het beschermd dorps en stadsgezicht Amstenrade zal ondanks de aanpassingen toch qua beeld veranderen de wijken Amstenraderveld, Klingelsberg, Brunssum Noord, de Kling, Klingbemden, de Geloven, de Bouwberg enzovoort zullen rechtstreekse gevolgen ondervinden van de Buitenring. Vanaf Brunssum tot Kerkrade geldt hetzelfde. In Landgraaf ondervinden burgen bijvoorbeeld op de Nieuwenhagerweg en de Vogelzankweg heel veel hinder in Kerkrade zijn vele burgers zeker niet te spreken over de aanleg van de weg. Vele mensen vinden dat de Tunnelweg of de Roderlandbaan betere alternatieven zijn.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09963**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor ons. Het woongenot wordt al bijna dagelijks verstoord door AWACS: een extreme vorm van piekbelasting. Het tracédeel Nuth Brunssum ligt in de aan- en uitvliegroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan de overlast gaat u nu gewoon voorbij, terwijl de Mer-eommissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008 / rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: "Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé; doelhereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het eerdere MER; nadere informatie over de mitigerende maatregeien voor geluid; een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend van dosis-effectrelaties; • een nadere beschouwing over de cunmlatieve geluidsbelasting door AWACS" Aan de zin die ik onderstreept heb, gaat u nu volledig voorbij. Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinvcld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert ons al sinds jaar en dag en nu krijgen we de overlast van de Buitenring er nog bij. De geluidsoverlast vermindert mogelijk op plekken, evenzo zal mogelijk de luchtkwaliteit daar dan ook verbeteren, maar dat gaat ten koste van andere plaatsen. Daar verergert de /aak. Een soort saldobenadering: 5000 mensen hebben minder last, 4000 meer. Dat scheelt 1000 mensen positief. Dus: plan geslaagd.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09964**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Zoals uit het inpassingsplan blijkt, vindt u het ook niet meer nodig om de Mer-eommissie in te schakelen. De Crisis- en Herstelwet geeft u de mogelijkheid en u maakt er grif gebruik van, maar tegelijkertijd zegt u, dat u vindt dat u voldoende rekening hebben gehouden met die adviezen, maar in dit geval is dat niet zo. Dat geldt ook nog voor andere onderdelen van dit advies. Het zou een goede zaak zijn als leden van provinciale staten dit advies van 11 november 2008 nog eens leggen naast het nu voorliggende Inpassingsplan. Dan zal de conclusie /ijn, dat de adviezen helemaal niet zijn opgevolgd. De overlast van de AWACS betreft grote delen van Brunssum en Onderbanken. Ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, hebben veel last van het lawaai van de AWACS. U kunt het dan niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R I, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekhelastingen in de kernen Sehinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-eommissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag

beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01520-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09965

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er gaat daarnaast heel wat natuur verloren. Sommige stukken zijn gewoon onherstelbaar. Het zijn unieke plekken, die nu verloren dreigen te gaan. Heel wat mensen genieten van die plekken. Het is een vorm van recreatie dicht bij huis. Veel daarvan is nu of verloren of moeilijker dan wel niet meer bereikbaar.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09966**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en hel mogelijke tracé niet opgenomen, terwijl die wel als Randweg in het voorgaande plan was opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer aan de orde. • In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Omstreeks die tijd werden ook de eerste woningen opgeleverd. Er was geen randweg of wat dan ook opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Vanaf 1999 steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op. Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. De wijk is dan net af. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu anno 2010 ligt er een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt. Bij de ontwikkeling van het woongebied is nooit besloten om de wijk naderhand af te zomen met een weg, de Buitenring. Hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum is dan de vraag. Is hier sprake van geheugenverlies of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kun je niet meer op de overheid vertrouwen.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09967**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De Provincie heeft herhaaldelijk beweerd dat nut en noodzaak zijn aangetoond en de keuze van de corridor allebei in de Mer-fasel zijn onderbouwd. In die fase zouden ook al de milieueffecten - natuur en EHS-gebieden - van de tegen elkaar afgewogen corridors zijn meegenomen. Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest. Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn: 1. Eindjaren 90 van de vorige eeuw is gewezen op een ander zoekgebied: Komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. Daar is nog een tweede variant te noemen, maar die laat ik even buiten beschouwing. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Docnrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274. Dat is de N 580. De/,e aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Ondcrbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. De bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad was ook hiermee opgelost. Vanaf dat punt had dan wellicht nog een oplossing moeten komen om het tracé te vervolgen. Het vervolg van de route zou dan toch anders moeten zijn. In het voorgestelde tracé van de Buitenring wordt de Brunssummer Heide wel erg ingrijpend belast: een ecoduct is hier een armzalige oplossing. Hoe dan ook de provincie zelf heeft dit alternatief zoekgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. Missie geslaagd voor de provincie. 2. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. In officiële stukken wordt deze weg Tractaatweg genoemd. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 was de verbinding af en werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de N 297 en de B. 56 neu en de N274 naar Bnmssum en Ondcrbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt wellicht een oplossing moet komen om het tracé te vervolgen. (Zie 1) Deze alternatieve corridors zijn nooit afgewogen tegen de corridor, die de afgelopen 10 jaar in allerlei stukken verscheen. U had er wel weet van, maar negeerde deze alternatieven of werkte er zelf aan mee om ze om zeep te helpen. Koste wat kost moest de Buitenring daar komen te liggen waar die nu is gepland en voor de vorm zijn binnen dat ene gekozen - en niet tegen andere alternatieven afgewogen- zoekgebied de nodige varianten legen elkaar afgezet. En als een variant binnen dat zoekgebied niet uitkwam, dan was er altijd wel weer een uitweg om die door de zeef te laten vallen. In het Pol van 2001 wordt de huidige corridor voor het eerst genoemd, maar dat was geen concrete beleidsbeslissing. Dus kon een burger daar ook niet tegen in het geweer komen. Maar het proces ging verder alsof er geen andere mogelijkheden waren en gaandeweg werkte de Provincie eraan mee om alternatieven onmogelijk te maken. Ook hier wil ik er nog eens op wijzen, dat de Mer-commissie in 2008 heel helder schrijft dat de Provincie wel moet aantonen dat de gekozen corridor uit de Mer-fase l nog steeds voldoende is onderbouwd en juridisch nog stand houdt: Wat in dit verband nog even benadrukt moet worden is dat in de Mer-fase l de wijk Amstenraderveld nog niet ingetekend was in kaarten. De wijk Treebeek was toen de meest nabije buurt op die plek. Een niet limitatieve opsomming van de veranderingen in de afgelopen 10 jaar: de wijk Amstenraderveld moest nog gebouwd worden; over Kimberley gesproken; iedereen dacht nog in groeiscenario`s. Het verkeer zou met 30% toegenomen zijn in 2010. Ook dat is niet het geval. Dus de situatie anno 2010 is geheel anders dan de situatie in het jaar 2000. Blijft overeind staan, dat er destijds geen afwegingen van alternatieven in ruimtelijke zin zijn afgezet tegen elkaar.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de

corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09968**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vanaf bladzijde 10 van het Inpassingsplan geeft u aan wat de analyse is anno 2010, wat het hoofddoel is van de Buitenring en de daarvan afgeleide subdoelen. De analyse /al ik nog bij de 3 bespreken. Het hoofddoel is nu het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad gemeentes. Het middel om dat doel te bereiken is de verbetering van de ontsluitingsstructuur. Met die verbeterde ontsluiting wordt ook de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleeflianrheid verbeterd. Het wordt geformuleerd als een soort bijvangst. Als je de ontsluitingsstructuur verbetert, dan verbeter je ook de bereikbaarheid. Als je de bereikbaarheid verbetert dan heb je de ontsluiting verbeterd. Kortom: verbetering van de ontsluitingsstructuur is bijna synoniem aan het verbeteren van een bereikbaarheid. Dan blijven over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hoe het met beide aspecten is gesteld in het binnenstedelijke deel van Parkstad is niet echt in kaart gebracht. Een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is. (zie verder 3) Dan blijft dus alleen het hoofddoel over. De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste. Dit plan is het hoofddoel. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de verbeterde bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere hieronder aangehaalde subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel. Het hoofddoel wordt uitgewerkt in een aantal subdoelen: 1. Verbetering van de verkeersstructuur. 2. Verbetering van de interne bereikbaarheid; 3. Verbetering van de externe bereikbaarheid; 4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid; 5. Verbetering van de verkeersveiligheid; 6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat; 7. Versterken van de toeristische/ recreatieve sector. Afgezien van het feit dat ook hier weer middel en doel door elkaar lopen, wordt nu de bereikbaarheid uitgesplitst in interne bereikbaarheid (binnen Parkstad) en de externe bereikbaarheid (van en naar Parkstad). Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Ging het voorheen vooral om de bereikbaarheid van de oostkant, nu gaat het om heel Parkstad, maar op andere plekken wordt weer alleen de oostkant genoemd, Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - een totaal ander verhaal er ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Allerlei nieuwe problemen worden geconstateerd maar niet onderbouwd en in het verlengde daarvan komen er nieuwe doelstellingen om de hoek kijken. Maar de oplossing is en blijft: de Buitenring. Niet onderbouwd, maar een keuze! Veel beweringen, aannames en veronderstellingen. Het komt erop neer. dal de Buitenring er moet komen en de problemen er met de haren worden bijgesleept. Een heel raar verlopen(d) proces. Het heeft er sterk de schijn van dat u er naartoe hebt geredeneerd. Bovendien is onduidelijk - nu er doelstellingen bijkomen - welk documentnu als onderlegger dient van het Inpassingsplan. Als voorbeeld moge gelden het Mer-rapport fase l. En dat is niet het enige document dat ter discussie kan worden gesteld. Als laatste wat de motivering van het plan betreft: In de toelichting behorend bij het ontwerp Inpassingsplan BPL staat op blz. 42 geschreven dat GS voor het wegontwerp van de Buitenring "zo veel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties". Daar waar dit niet mogelijk was, is in overleg met GS en de betreffende gemeenten afgeweken van de CROW-nonnen. Ook hier geldt weer, dat is afgeweken in overleg met gemeenten, maar niet met burgers. Deze afwijkingen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen. ConclusieOverheid1: In het totale proces is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig, onduidelijk en lacuneus. Tevens ligt de principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, c.tf. ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan. Daar waar het gaat om EHS-gebied en Natura 2000 gebied is het Nee, tenzij principe niet in acht genomen.
Antwoord:	De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van

ECORYS, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, illustreren dit. □□De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor ook naar het ECORYS-rapport In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09970**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onder punt 5 beweert u nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief□beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing. Ik kan u vertellen, dat het aantal□verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is□afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere□zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09971**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het om economie gaat. Als de economie nu het hoofdprobleem is en daarop aansluitend het hoofddoel van de Buitenring is om de economie te versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het omliggende gebied. In Zuid-Limburg ligt een belangrijke economische as langs de A2: Born, Sittard-Geleen, vliegveld Maastricht en Maastricht. De/e as is belangrijk voor heel Zuid-Limburg als het gaat om economie, bedrijvigheid, werkgelegenheid en innovatie. Een zelfde as kan ontstaan als je uitgaat van de verbeterde verbinding vanuit de oostkant Parkstad richting Born via de en de N274, de B. 56 neu. Zoals gezegd, op Duits gebied is deze verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat: een veel beter alternatief. Als burger denk ik ook nog met u mee. Als deze weg een vervolg zou moeten krijgen om Brunssum heen richting Landgraaf en Kerkrade dan zou het voor de hand liggen dat het resterende deel van het Buitenring tracé gekozen zou worden. Dat deel verdient echter een heroverweging van de Provincie om andere redenen. U zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbankcn veel oostelijker komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummer Heide, de Tevener Heide en het Schulterspark gezamenlijk een aangesloten natuurgebied zullen moeten gaan vormen. Die ontwikkeling wordt ook ondersteund door de provincie. Als die ondersteuning serieus bedoeld is, dan moet u ook voor dit deel van de weg een andere oplossing zoeken. Misschien kunt u dan het deel van de N299 wel terug geven aan de natuur. Dat zou heel wat goodwill kweken. Dat is nadere uitwerking verder. Ik hoef hier niet het huiswerk van de Provincie te doen.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. In aanvulling daarop geldt dat in de studies voorafgaande aan de totstandkoming van het Inpassingsplan is een zorgvuldige afweging gemaakt voor de tracekeuze. Tevens is door de komst van de Buitenring de impact op de omgeving (natuur, geluid) beschouwd en is, daar waar nodig, mitigatie en compensatie bedacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. Dit alternatief doet ook meer recht aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg (Mergelland) en het bewaken en bewaren van de randen van dit landschap. Door deze optie serieus te bekijken en door te ontwikkelen wordt Zuid-Limburg in totaliteit beter bereikbaar en is het totale gebied ook beter verkeerskundig ingebed in de Euregio en de omliggende landen. De kansen liggen dan voor het oprapen. Niet voor niets heeft u ook als provincie Zuid-Limburg nadrukkelijk op de kaart willen zetten via het project: Regio Branding Zuid-Limburg. Het aangehaalde alternatiefsluit hier naadloos bij aan. Dat geldt voor meer zaken die spelen in Zuid-Limburg.
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09973**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een belangrijk clement bij de keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is geweest, dat in de nabijheid van mijn huis een mooie open landbouwgebied ligt, dat een onderdeel is van het Landgoed Amstenrade. Dit landgoed is met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied omgevormd in de afgelopen 20 jaar. Dit werd gedaan om meer recreatieplekken dichtbij huis te scheppen, zodat andere kwetsbare natuurgebieden zoals de Brunssummer Heide ontlast werden. Het kan verkeren! Nu gaat u zelf hol natuurgebied extra belasten! Een van de voorwaarden om de verdere ontwikkeling van het landgoed te ondersteunen was die vrije toegankelijkheid. Die is nu van de baan.
Antwoord:	Bij het ontwerp van de Buitenring is ernaar gestreefd de kruisende structuren zoveel mogelijk te handhaven. Voor voetpaden en landwegen is dit echter niets steeds mogelijk. De toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade is echter via de Brunsummerweg, de N276 en Hagendorenweg gewaarborgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01520-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09974**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Strijp J.S.D.M., Roekenveldweg 1 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De wandelaar vanuit de wijk Amstcnrade en heel Brunssum West kan zich alleen nog maar bewegen zuidelijk van het beoogde tracé. Een rondwandeling is in elk geval niet meer mogelijk. De holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt - de Akkerweg - wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te lopen en een rondwandeling te maken van ongeveer 6. 5 kilometer is nu afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. U werpt hier zelf dus een barrière op. Bij de aanleg van de N274 was de aanleg van een viaduct wel mogelijk. Nu ineens niet meer.□Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar wat recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummer heide moeten gaan.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggewandeld worden via de woonwijk ten zuiden van de buitenring. De door u aangegeven wandelroute blijft dus toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09975**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik blijf van mening dat het Noordelijk Tracé Brunssum - Nuth niet hoeft te worden aangelegd omdat de voornaamste doelstellingen van de Buitenring ook behaald kunnen worden door aanpassen van infra-structuur en het bestaande wegennet tussen Oostelijke Mijnstreek (Brunssum/Schinveld) en A2 bij Born cq A2 bij Urmond cq A2 te Geleen; door goede wegbewijzering kan dit verkeer NOORDwaarts geleid worden naar Born cq Sittard cq Geleen danwel ZUIDwaarts naar Landgraaf/Kerkrade.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01521-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09976

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voorts zal de verstoring van de groene buffer tussen Hoensbroek en Amstenrade (horizonvervuiling en geluid- en stankoverlast door BPL) een aanzienlijke negatieve invloed hebben op de waarde van mijn woning
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01521-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09977

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In Uw rapportages/berekeningen zouden Trichterweg/Patersweg/Akerstraat Noord en Randweg door de BPL ontlast moeten gaan worden. Wanneer de BPL met op- en afritten aan Allee wordt aangelegd, dan zal het verkeer op voornoemde wegen, als doorvoerweg richting de Allee, alleen maar toenemen. Een zgn ovatonde zou de verwachte verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen moeten kunnen afwikkelen. Evenwel wordt in de directe omgeving daarvan verkeerscongestie gecreëerd, een en ander toch strijdig met de doelen van de BPL. Nut en noodzaak ontbreken hier dus totaal.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel. Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09978**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Enerzijds wil de Provincie de overlast voor bv Mariagewanden en bewoners Patersweg doen verminderen door aanleg van de BPL ; nu wordt de overlast eenvoudigweg verplaatst en worden andere bewoners (H. tot Westerflierhof, Amstenrade en Vaesrade) onevenredig geconfronteerd met geluid- en stankoverlast en horizonvervuiling, dit lijkt mij in strijd met het gelijkheids-beginsel. De provincie Limburg handelt hier echter tegen de voor haar geldende algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Dat de BPL niet voor een ieder dezelfde gevolgen heeft, betekent niet dat in strijd met het gelijkheidsbeginsel is gehandeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Volgens de Algemene wet bestuursrecht moet een bestuursorgaan eerlijk en open spel spelen als het bezig is met de voorbereiding van een besluit. Het dient een open en onbevooroordeelde houding aan te nemen. Zo hoort bij een zorgvuldige voorbereiding dat het bestuursorgaan zich actief opstelt voor wat betreft het vergaren van de juiste informatie. Het bestuursorgaan moet er voor waken dat tot het bestuursorgaan behorende of daarvoor werkzame personen die een persoonlijk belang bij een besluit hebben, de besluitvorming beïnvloeden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Uit het voorgaande blijkt dat het Inpassingsplan na een uitgebreid en transparant proces tot stand is gekomen. De Provincie heeft ernaar gestreefd de wijze van besluitvorming zo inzichtelijk mogelijk te maken en voldoende gelegenheid tot inspraak te bieden. Er is zodoende sprake van een zorgvuldige voorbereiding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	géén noodzaak voor oprit en afrit bij de ALLEE / Akerstraat Noord.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel.□□Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring.Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	* de (geplande) op- en afrit bij de Allee zal geluid- en stankoverlast doen toenemen voor woongebied H. tot Westerflierhof en woongebied Achter den Hof Amstenrade; immers niet alleen het voortrazend verkeer (100km p/u) is een bron van deze overlast maar bovenal het accelererend en afremmend verkeer op deze op- en afritten, temeer daar deze opritten NIET verdiept zijn gelegen en aan weerszijden NIET zijn voorzien van geluidwering.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de zogenaamde kruispuntcorrectie toegepast. Daardoor is het geluidseffect van optrekkende en afremmende auto`s in het akoestisch onderzoek verdisconteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	door de (geplande) op- en afrit bij de Allee zal het `sluipverkeer` in de directe omgeving Amstenrade/Hoensbroek/Treebeek toenemen; de voorgestelde 30-km zone`s rondom zullen hierbij alleen maar leiden tot stagnaties cq snelheidsoverschrijdingen en toename van gevaar voor schoolgaande fietsers (rondom Carbooncollege), * het afzonderlijke viaduct voor schoolgaande fietsers garandeert slechts de veiligheid ter plaatse (kruising BPL en Allee) en niet voor hun doel- of eindbestemming;
Antwoord:	De oversteekbeweging van fietsers op de Allee vindt plaats ter hoogte van de bestaande brede middengeleider nabij het kruispunt met de Hagendorenweg. Deze middengeleider is dusdanig breed, dat niet alleen individuele fietsers maar zelfs ook groepen fietsers zich hier veilig kunnen opstellen, zodat zij deze weg veilig in twee fases kunnen oversteken. Een dergelijke constructie is een adequate en veel gehanteerde oversteekoplossing voor langzaam verkeer op ontsluitingswegen. Daarmee is de verkeersveiligheid in onze ogen hier dus afdoende gewaarborgd. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng zijn een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581 verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09984**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mijns inziens heeft een geluidscherm van 2m hoogte (steile wand met talud met wat op talud;□hoogte t.o.v. bovenkant talud) onvoldoende geluidwerend effect om overlast tegen te gaan.□Vrachtauto`s en bedrijfsauto`s zijn over het algemeen hoger dan 2m en daardoor zal het□verkeerslawaai tussen geluidwal en zijkanten van deze voertuigen worden weerkaatst en uiteindelijk over deze relatief lage geluidwal worden geprojecteerd naar het omliggende (woon)gebied. Derhalve verkies ik een geluidwal van minimaal 2,5 meter hoog, (steile wand met talud met wal op talud; hoogte t.o.v. bovenkant wegdek)□Vanwege de horizonvervuiling door BPL geef ik voorkeur aan een geluidwal, bestaande□schanskorven waarin beplanting is aangebracht; plaatsing van een sobere betonnen geluidwal doet voorts geen recht aan de thans bestaande groene buffer en het beschermd dorpsgezicht Amstenrade; mede ter beperking van het waardeverlies van het omringende onroerend goed.□Indien bij Allee/Akerstraat Noord op- en afrit gerealiseerd worden en aan weerszijden daarvan géén geluidscherm aanwezig is, zal dit de maximaal te verlenen hogere waarde van 58 dB zeker overschrijden. □□Door de BPL verdiept aan te leggen zonder op- en afrit bij de Allee /Akerstraat-Noord en een□voldoende hoog geluidscherm (2,5m hoogte vanaf wegdek / schanskorven met beplanting) zal de overlast evenredig `beperkt` blijven.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Het effect van een geluidwering van 2 m is berekend overeenkomstig de wettelijke rekenregels uit het Reken- en Meetvoorschrif geluidhinder 2006.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01521-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09985

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Indien BPL met een op- en afrit bij Allee wordt geconstrueerd, zal dit ongetwijfeld leiden tot verkeercongestie op nabijgelegen wegen en woonkernen; Provincie wilt bewoners Mariagewanden en Patersweg ontzien en verplaats dit probleem gewoon naar andere omwonenden.
Antwoord:	Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de Buitenring. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng zijn een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581 verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01521-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 09987

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nieuwe (auto)wegen hebben in Limburg voornamelijk geleid tot grotendeels leegstaande kantoorcomplexen. Het bedrijfsleven zal voornamelijk interesse hebben aan nieuw aan te leggen complexen gelegen aan (internationale) nood-zuid verbindingen, zoals A2 en A73 en niet in een vergrijsde uithoek zoals de Oostelijke Mijnstreek.
Antwoord:	Deelrapport 3a Toetsing op Doelbereik en MKBA van Ecorys beschrijft de invloed van de aanleg van de Buitenring op de economische ontwikkelingen in de regio. Hieruit blijkt dat de aanleg van de Buitenring positief is voor het vestigings en ondernemingsklimaat van de Regio Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09989**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een BPL met een op- en afrit bij Allee en het instellen van 30 km-zones en de structurering van het hoofdwegennet rondom zal ongetwijfeld aldaar leiden tot verkeercongestie en derhalve overlast voor de omliggende woonkernen; en wellicht verkeersonveilige situaties
Antwoord:	Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de Buitenring. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng zijn een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581 verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In 2001 beschikte de commissie wellicht niet over het vooruitschrijdend inzicht dat het□bestaande weggennet zou worden geoptimaliseerd,□** zoals realisatie/verbetering Schinveld/Koningsbosch (N274 /L410) en aansluiting van N297□richting Born A2 , respectievelijk□** realisatie/verbetering van N276 en Westelijke Randweg naar A2 bij Geleen , danwei□** realisatie/verbetering van N276 en N294 naar A2 te Urmond□□Optimaliseren van wegbewijzering: Het handjevol toeristen voor Brunssummerheide,□Schutterspark en golfbaan cq Gaiapark en ski-world vindt de bestemming ook via betere□wegbewijzering via Born, Urmond en Geleen.□Richting WOONBOULEVARD is inmiddels voor eenieder duidelijk, voor de overige attracties is□kennelijk een periode van gewenning nodig, derhalve géén nieuwe 2x2 baans autoweg door□een groen gebied nodig.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Afgelopen jaren werden enkele wegen in en rond Brunssum aangepast en eenrichting-verkeer toegepast, om een betere doorstroom van het verkeer te bewerkstelligen. Kennelijk is deze gewijzigde verkeerssituatie onvoldoende aangeduid met wegbewijzering. Ook hier is het kwestie van gewenning en duidelijke wegbewijzering. Voor een handjevol `verdwaalde toeristen` is geen 2x2 baans autosnelweg richting Nuth nodig . Enerzijds wilt Provincie de gemeente Brunssum ontlasten ("en het centrum en de woonbuurten van Brunssum worden ontlast") en verplaatst dit probleem vervolgens naar omliggende gebieden en woonkernen.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09993**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De woonwijken Achter den Hof Amstenrade en H. tot Westerflierhof muteren door de aanleg van BPL van STILTEGEBIED naar STADSGEBIED, een woonomgeving met stank- en geluidsoverlast, vergelijkbaar met A2-Traverse te Maastricht.□Ik vind derhalve dat kosten noch moeite mogen worden gespaard om in deze groene buffer de□overlast van BPL tot een minimum te beperken,□Ergo: verdiepte ligging BPL zonder op/afrit bij de Allee en voldoende hoge geluidswallen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09994**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Een optimale inpassing in het landschap is :□a) helemaal geen BPL tussen Brunssum en Nuth, danwel□b) een verdiepte ligging BPL zonder op/afrit bij de Allee/Akerstraat-Noord én voldoende hoge geluidswallen, bestaande uit schanskorven met beplanting,□een en ander met het oog op behoud van de groene buffer en het beschermd dorpsgezicht□Amstenrade
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ De keuze voor een Buitenring tussen Nuth en Brunssum en een aansluiting met de Allee/Akersteenweg is gebaseerd op verkeerskundige overwegingen. In het Omgevingsplan is beschreven op welke wijze de Buitenring het best landschappelijk kan worden ingepast. Met het oog op deze inpassing is gekozen voor een verdiepte ligging van de Buitenring. De taluds en de geluidwerende voorzieningen worden uitgevoerd met beplanting. □Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. □De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □ De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven zal de historische laan worden hersteld door de aanplant van laanbomen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01521-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **09997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade Pranger P.M.H., De Vriesstraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mede vanwege de groene buffer en beschermd dorpsgezicht kan hier niet gekozen worden voor de `sobere` variant (betonnen geluidswal). Qm horizon-vervuiling en geluidsoverlast door BPL tegen te gaan zullen ter plaatse HOGE STEILE WANDEN (min 2,5 m hoogte, gemeten vanaf wegdek) in de vorm van schanskorven met beplanting geplaatst moeten worden.
Antwoord:	ndien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden kan het nodig zijn om een geluidsscherm te plaatsen om de geluidsbelasting terug te brengen. Op grond van de Wet geluidhinder kan van het plaatsen van een geluidsscherm worden afgezien, indien dat scherm stuit op bezwaren van landschappelijke aard. In het akoestisch onderzoek is steeds afgewogen of sprake is van dergelijke bezwaren, zodat, bijvoorbeeld, moet worden volstaan met een lager scherm, dan financieel doelmatig is. Ook zullen de geluidsschermen uit het oogpunt van een goede landschappelijke inpassing zoveel mogelijk worden vervangen door geluidswallen of steile taludconstructies. De mogelijkheid tot het toepassen van grondwallen en steile taludconstructies is echter sterk afhankelijk van de hoeveelheid ruimte tussen de weg en de betreffende geluidsgevoelige bestemmingen. Indien het niet mogelijk is om de geluidsschermen te vervangen door grondwallen of steile taludconstructies worden de geluidsschermen zo goed mogelijk landschappelijk ingepast door deze te voorzien van begroeiingen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01523-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09998**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	absoluut géén inpassing van het noordelijk tracé (Brunssum-Nuth) en zodoende behoud van de groene omgeving en beperking van nieuwe knelpunten op het gebied van leefbaarheid;□geluid, lucht, (externe) veiligheid,
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ De keuze voor een Buitenring tussen Nuth en Brunssum en een aansluiting met de Allee/Akersteenweg is gebaseerd op verkeerskundige overwegingen. In het Omgevingsplan is beschreven op welke wijze de Buitenring het best landschappelijk kan worden ingepast. Met het oog op deze inpassing is gekozen voor een verdiepte ligging van de Buitenring. De taluds en de geluidwerende voorzieningen worden uitgevoerd met beplanting. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01523-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **09999**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	door betere wegbewijzering; dirigeren van verkeer van Oostelijke Mijnstreek via het bestaande weggennet naar de A2 te Born cq A2 te Urmond cq A2 te Geleen cq zuidwaarts naar Landgraaf/Kerkrade.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01524-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10000**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Indien BPL met op- en afrit bij de Allee wordt aangelegd, dreigt een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op de Allee tot 24.000 voertuigen per etmaal. Dit leidt bij T-kruising Allee/Hagendorenweg en T-kruising Hoofdstraat / Hommerter Allee tot verkeerscongestie en onverantwoorde toename van verkeersonveilige en/of gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers en voor schoolgaande fietsers in het bijzonder. De verantwoording voor een goede verkeersgeleiding aldaar legt de Provincie eenvoudig bij de gemeente Schinnen. De gemeente Schinnen en met name inwoners Amstenrade hebben geen enkel voordeel bij realiseren van noordelijk tracé van de Buitenring.
Antwoord:	Op de Allee, in de nabijheid van de Buitenring is sprake van een verwachte toename van de verkeersintensiteit ten gevolge van de Buitenring. De Allee is een van de toevoerwegen naar de Buitenring. Vanwege de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring wordt het op wegen die aansluiten op deze Buitenring drukker, zo ook de Allee. In algemene zin zorgt de Buitenring echter voor een forse afname van het verkeer op het onderliggend wegennet in Parkstad Limburg, met name op de parallelle routes zoals de Patersweg en Trichterweg. In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng zijn een aantal studietrajecten in relatie tot de Buitenring Parkstad Limburg nader onderzocht, waaronder de N581 verbinding door Amstenrade. Uit dit onderzoek blijkt niet dat verkeerscongestie knelpunten verwacht worden op de N581 verbinding door Amstenrade ten gevolge van de Buitenring. Wel is het uit oogpunt van verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid wenselijk het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de N581 (en gebruik te laten maken van de N276). De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01524-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R.T., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De belangen van de omwonenden van het BPL-tracé van de gemeente Schinnen (plan Achter den Hof) zijn bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende meegewogen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10002**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De belangenbehartiging van onze inwoners is onze voornaamste taak. De uitvoering van die taak wordt zwaar op de proef gesteld door de hoeveelheid informatie en het korte tijdsbestek waarin wij gedwongen zijn om te reageren. Hoewel de gemeente als organisatie in staat mag worden geacht dit binnen een redelijke termijn te kunnen invullen, maken wij ons zorgen over de beschikbare tijd voor alle reflectanten. U en wij lopen hiermee het risico dat niet alle details in een zienswijze worden ingediend. Het plan kan daardoor mogelijk in de komende jaren het nodige draagvlak missen en dit kan leiden tot een gemis aan begrip voor bestuurlijke besluitvorming.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gelet op de aard en omvang van het project is het onvermijdelijk dat de onderliggende stukken zeer omvangrijk zijn. De provincie Limburg heeft ervoor gekozen alle onderliggende stukken openbaar te maken om belanghebbenden volledig te informeren. □Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.□□□Wat betreft het ontbreken van draagvlak wijzen u er op dat de Provincie Limburg gedurende het gehele proces van totstandkoming van de momenteel voorliggende producten heeft geprobeerd om zowel ambtelijk als bestuurlijk met uw gemeente in overleg te blijven. Helaas was dit niet wederzijds. Als dit wel het geval was geweest hadden wij samen met u kunnen zorgen voor een breder draagvlak in uw gemeente, met uw gemeente en dus ook onder uw inwoners.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10003**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Naast het indienen van een zienswijze willen wij u nogmaals wijzen op de sterke weerstanden die, ten aanzien van het doortrekken van de Dentgenbachweg, leven binnen onze Gemeente Kerkrade en haar gemeenschap.□De bedenkingen daartegen zijn ondanks de opgestelde optimalisaties, in feite correcties van onvolledige en nagenoeg onmogelijk uitvoerbare voorstellen, nog steeds onverminderd aanwezig. Deze fysieke barrière legt een muur van ongenoegen door onze gemeente. Een autoweg, ingeklemd door geluidsschermen, het prachtige Vauputsdal, met een hoge natuurwaarde, doorsnijdend. Het standpunt van de Gemeente Kerkrade gebaseerd op ondermeer de raadsbeluiten ter zake van de Buitenring d.d. 25 juni 2003 en 29 oktober 2008 is dan ook ongewijzigd.
Antwoord:	Het standpunt van de gemeente Kerkrade is bekend. Parkstad, de overige betrokken Parkstadgemeenten en de Provincie hebben gemotiveerd in het bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé gekozen voor de doortrekking van de Dentgenbachweg. Ook het in opdracht van de gemeente Kerkrade opgestelde rapport van Goudappel Coffeng geeft duidelijk aan dat het alternatief van Kerkrade in deze onvoldoende werkt en dat het Voorkeurstracé beter aan de doelstellingen beantwoord.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10004**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Met betrekking tot het Provinciaal Inpassingsplan c.a. merken wij als eerste het volgende op.□De hoofddoelstelling van de Buitenring, verbetering brengen in de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, wordt niet bereikt met de aanleg van een Buïtenring in de voorgestelde vorm en omvang. Hierbij merken wij op dat de beoogde versterking van de toeristisch-recreatieve sector al een aantal jaren geleden succesvol in gang is gezet zonder Buitenring en dat de invulling van het internationale bedrijventerrein Avantis, ondanks een zeer goede bereikbaarheid, achterblijft bij de ambities. De één-op-één relatie tussen de Buitenring en de doelstellingen is derhalve te kort door de bocht. De in opdracht van u opgestelde mer-studies en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) kunnen de onderbouwing van nut en noodzaak evenmin leveren. De vage formuleringen en vele voorbehouden in het MKBA, staan in schril contrast met de uiteindelijk ferm uitgesproken eindconclusie in betreffend rapport, namelijk dat "het plan voldoet aan de doelstellingen en dat de vormgeving in zeer sterke mate daaraan bijdraagt". Deze conclusie strookt niet met de zienswijze van de gemeente Kerkrade.□□Ook de subdoelstellingen die u in het Inpassingsplan hebt benoemd worden onvoldoende bereikt.□Wij noemen hier met name het verbeteren van interne bereikbaarheid, het verbeteren van de verkeersleefbaarheid en het versterken van de toeristisch-recreatieve sector. De hoge ontwerpsnelheid van 100 km/h en het ruime 2x2 rijstrookprofiel van de Buitenring vereisen vele kostbare aanvullende maatregelen. Voor Kerkrade betekent dit meer dan 2 kilometers lange geluidsschermen van grote hoogte, alsmede een grote omvang van natuurcompensatie. Zowel de gewenste verbetering van de verkeersleefbaarheid alsook de versterking van de toeristisch-recreatieve sector worden daarmee weinig gediend.□
Antwoord:	De provincie Limburg neemt kennis van dit deel van de zienswijze. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. De Buitenring beoogt naast een verbetering van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg ook een verbetering van de bereikbaarheid en de (verkeers)leefbaarheid van de regio. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. De rapportage laat ook zien dat een Buitenring met 2x2-rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/uur en volledig ongelijkvloers vormgegeven het meest effectief en het meest efficiënt is. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10005**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vele langzaam verkeersverbindingen, verbroken bij de aanleg van de Buitenring, verliezen hun toeristisch-recreatieve waarde met het beoogde herstel van deze verbroken verbindingen. Zo wordt een langzaam verkeersverbinding tussen het Anstelerbeekdal en het gebied Strijthagen, beide onderdeel van het landschapspark Gravenrode, indirect en omslachtig hersteld en eindigt het onlangs aangelegde Wauwelpad tegen de Buitenring. De veel openbare ruimte in beslag nemende aansluitingen, gericht op de genoemde ontwerpsnelheid en hel 2x2 rijstrookprofiel zijn er debet aan dat de gemeentelijke kernen enkel nog indirect bereikbaar zullen worden hetgeen niet strookt met de doelstelling deze interne bereikbaarheid te verbeteren. Vooral de bereikbaarheid van Kerkrade-centrum wordt slecht. Ook zullen hierdoor woningen en maatschappelijke voorzieningen onevenredig worden getroffen.De Buitenring, die ondermeer bedoeld is om Parkstad Limburg beter toegankelijk c.q. bereikbaar te maken, wordt aangelegd met een minimum aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet. De Buitenring zal daarmee grotendeels een doorgaand karakter krijgen die het verkeer van Nuth (A76) naar Avantis (N281-A76) kan voeren. Wegen zoals de Dentgenbachweg en de Hamstraat, die nu nog gemakkelijk oversteekbaar zijn en daarmee geen belemmering vormen in de beleving van recreatieve activiteiten in Parkstad, worden straks niet oversteekbare barrières.
Antwoord:	Ten aanzien van uw zorg over het verbreken en verplaatsen van de toeristisch/recreatieve fietsverbindingen kan het volgende worden vermeld: Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A) In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam verkeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Hierbij is de overweging gemaakt of een vrijliggende fietsvoorziening noodzakelijk is om de kwaliteit van een verbinding te waarborgen en of de vrijliggende fietsvoorziening binnen het principe van sober en doelmatigheid in te passen is.De in uw zienswijze genoemde langzaam verkeersverbindingen tussen het Anselerbeekdal en het gebied Strijthagen worden hersteld via het viaduct bij het Gaiapark en het viaduct bij de aansluiting van de Mensheggerweg op de Buitenring. Vanwege het reliëf ten oosten van de Dentgenbachweg is het niet mogelijk gebleken, binnen het principe van een sober en doelmatig ontwerp, aparte langzaam verkeersverbindingen te creëren. Er is daarom gekozen de verbindingen te herstellen via de reeds geplande kunstwerken langs de flanken van industrieterrein Dentgenbach.U stelt verder vast dat het Wauwelpad als recreatieve route niet hersteld wordt. Dat klopt inderdaad. Herstel van de route zou zowel financieel als constructief een zodanig grote impact hebben, zodat niet wordt voldaan aan een het uitgangspunt van een sober en doelmatig wegontwerp.Er wordt door u gesteld dat vanwege de ruimte die door de aansluitingen in beslag wordt genomen, dat de gemeenten hierdoor vaak slechts indirect bereikbaar zullen worden hetgeen niet strookt met de doelstelling deze interne bereikbaarheid te verbeteren. Met name zou de bereikbaarheid van de kern Kerkrade centrum slechter worden. Als antwoord stellen we dat Kerkrade centrum in de huidige situatie is ontsloten door middel van de volgende hoofdwegen: Hamstraat, de Kerkradersteenstraat en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee juist het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de Sint Pieterstraat, doordat verkeer de Buitenring gaat gebruiken in plaats van het onderliggend wegennet. Bovendien draagt het feit dat in de gemeente Kerkrade maar liefst vier aansluitingen van het onderliggend wegennet op de Buitenring zijn geprojecteerd bij aan een goede bereikbaarheid.Onderzoek van Goudappel Coffeng in opdracht van uw gemeente heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel zouden de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg (N281) immers toenemen. Verder nemen de verkeersintensiteiten zonder deze doortrekking binnen de kern van Kerkrade fors toe op

onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg. In tegenstelling tot uw aanname dat de interne bereikbaarheid van de kern Kerkrade zou verslechteren, concluderen wij dat de interne bereikbaarheid juist vanwege de Buitenring zal verbeteren.□□U stelt dat vanwege het minimumaantal aansluitingen op het onderliggend wegennet de Buitenring voornamelijk een doorgaand karakter krijgt voor verkeer tussen Nuth en Avantis en dat onder andere de Dentgenbachweg en de Hamstraat niet of moeilijk oversteekbaar zijn. □Wij wijzen erop dat de dertien aansluitingen op de Buitenring voorzien in een effectieve ontsluiting voor het onderliggend gebied (Regio Parkstad Limburg), waardoor het verkeer met een herkomst of bestemming in Parkstad Limburg op een goede manier gebruik kan maken van deze nieuwe ringweg en daarmee Parkstad Limburg dus beter toegankelijk c.q. bereikbaar wordt. Daarmee is de functie van de Buitenring dus niet het faciliteren van het doorgaand verkeer tussen Nuth en Avantis, maar het faciliteren van het (boven)regionale verkeer met een herkomst of bestemming in Parkstad Limburg. Overigens zijn wij het niet eens met uw constatering dat de Buitenring een minimum aantal aansluitingen op het onderliggend wegennet krijgt. Met de dertien voorziene aansluitingen is gemiddeld sprake van ongeveer één aansluiting per twee km, hetgeen voor een regionale stroomweg zeker niet weinig is. Het verkeer op het onderliggend wegennet kan hierdoor op veel plaatsen de Buitenring oprijden, hetgeen ten goede komt aan de benutting van de Buitenring en de ontlasting van het onderliggend wegennet. Ten aanzien van de oversteekbaarheid wordt verwezen naar de paragraaf van deze brief waarin gesteld wordt dat alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen met behulp van verschillende gemeenten, dus ook met de gemeente Kerkrade, zijn geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01525-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10006

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Dat het onderliggend wegennet deze nieuwe hoofdverbinding niet volwaardig zal kunnen benutten is evident. Hierdoor zal nauwelijks sprake zijn van economische structuurversterking voor Parkstad.□Ook zullen hoge kosten noodzakelijk zijn voor de aanpassingen van dit onderliggend wegennet. Dit alles nog los van het feit dat tijdens de meerdere jaren durende aanleg van dit project de huidige verbindingen niet resp. beperkt in gebruik kunnen blijven. Na de realisatie van de Buitenring zullen deze wegen moeten worden omgevormd naar hun nieuwe functie: wederom een ingreep die tot overlast zal leiden. Samen met de op stapel staande uitvoering van de herstructureringsopgave zal Parkstad in het algemeen en Kerkrade in het bijzonder een gigantische bouwput zijn. Dit leidt onvermijdelijk tot hinder, slechte bereikbaarheid en nadelige economische effecten. De overlast in deze zal tot een minimum beperkt moeten blijven. Een projectmatige en gefaseerde en flexibele aanpak is dan ook essentieel.□
Antwoord:	U stelt dat de bouwwerkzaamheden van de Buitenring, en aanvullend daarop aanpassingen op het onderliggend wegennet over een lange periode tot grote overlast, hinder en een slechte bereikbaarheid zal leiden waardoor ook nadelige gevolgen voor het economisch functioneren worden verwacht. U geeft aan dat deze overlast daarom tot een minimum beperkt moet blijven en dat een projectmatige en gefaseerde en flexibele aanpak van de uitvoering dan ook essentieel is. De provincie is van mening dat tijdens de aanleg van de Buitenring woningen en bedrijven (wijken en bedrijfsterreinen) zoveel mogelijk bereikbaar moeten blijven. Wij zullen dit als voorwaarde stellen richting de aannemer, die het werk gaat uitvoeren. Bovendien doen wij een beroep op de wegbeheerders in Parkstad om werkzaamheden aan het wegennet voorafgaande of na aanleg van de Buitenring te doen, zodat zo min mogelijk gelijktijdige werkzaamheden plaatsvinden. Daarnaast zullen wij als voorwaarde richting aannemer stellen dat over bereikbaarheid tijdens de aanleg in relatie met omleidingen ruim voorafgaande aan de daadwerkelijke omleiding, op wijkniveau en/of op het niveau van bedrijventerrein met betrokkenen wordt gesproken en deze ook in de gelegenheid worden gesteld suggesties te doen voor wat betreft hun bereikbaarheid tijdens de aanleg van de weg. Over de bereikbaarheid zal ook afstemming met uw gemeente moeten plaatsvinden. Tot dusverre zijn wij niet door u in de gelegenheid gesteld om hierover overleg te voeren. Wij verzoeken u ook over dit aspect het overleg met ons mogelijk te maken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10007**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Op basis van de vastgestelde ontwerpsnelheid van 100 km/h is een verticaal alignement ontworpen dat daardoor weinig gebruik kan maken van het reliëf in het landschap. Resultaten daarvan zijn vele ophogingen en insnijdingen die de landschappelijke waarde niet ten goede komen en een verdere barrière vormen voor flora en fauna en het toeristisch -recreatieve verkeer. Voorbeelden daarvan zijn de aansluiting De Hopel en het Vauputsdal.
Antwoord:	Binnen de randvoorwaarden die de ontwerpsnelheid stelt aan het verticale alignement is gezocht naar een optimale ligging van de Buitenring ten opzichte van het natuurlijk reliëf. Ter hoogte van Hopel is ervoor gekozen de Buitenring in de zuidelijke helling van het dal van de Strijthagerbeek in te snijden. Hierdoor kan de ophoging ter hoogte van de beekovergang worden beperkt. Ter hoogte van het Vauputsdal is gekozen voor een zelfde benadering. Hier ligt de Buitenring ingesneden in de noordelijke helling van het beekdal van de Vloedgraaf. Ter hoogte van de Vloedgraaf zelf hoeft de Buitenring daardoor minder te worden opgehoogd en kan de Buitenring op de zuidelijke helling van het beekdal op maaiveld worden gelegd. Om het ruimtebeslag van de weg op de beekdalen te beperken is gekozen voor toepassing van steilere taluds (1:2) en smallere bermen. Bij de insnijding in de helling van het Vauputsdal is om dezelfde reden gekozen voor een steil talud (2:1). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10008**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De kwaliteit van de bijzondere geohydrologie in de naastliggende Anstelvallei, wordt in onvoldoende mate gewaardeerd en uitgewerkt. Deze is de basis van de bijzondere natuurwaarden van 7 soorten wilde orchideeën en het `hangveen`, en vormt bovengronds een bijzonder netwerk aan bronnen, stroompjes en beekjes die uitmonden via de Anstelerbeek en de Cranenweijer in het riviertje de Worm. De Anstelerbeek heeft een specifieke ecologische functie, gewaardeerd door het Waterschap Roer en Overmaas, waarbij de loop van het primaire water door natuurlijke verplaatsing haar bedding moet kunnen verleggen. U treft in dit gebied de enige stuwdam in zijn soort van Nederland aan. Dagelijks overnacht hier een grote diversiteit aan watervogels, waaronder ruim 250 Canadese ganzen. Spectaculair is het dagelijkse vertrek van deze ganzen om te gaan grazen in de akkers en weilanden in de omgeving. Een beeld dat eeuwig verdwijnt via uw PIP. Wij mogen u verder opmerkzaam maken op het feit dat het betreffende gebied de Eden Award heeft ontvangen van de Europese Commissie, het ministerie van Economische Zaken en VVV Nederland. Nog geen 40 jaar geleden was dit gebied van ca. 700 ha een samenraapsel van mijnterreinen, slikvijvers, mijnsteenbergen, mijnproductiebedrijven en wat `restgroen`. Vanaf 1995 is Park Gravenrode ontwikkeld tot het nieuwe toeristische kroonjuweel van Zuid-Limburg en zijn op en rond de voormalige mijnlocaties in nog geen 10 jaar tijd topattracties gerealiseerd. Park Gravenrode is ook economisch een grote `knaller`. Ook de toeristische bestedingen in de gemeenten Landgraaf en Kerkrade stegen fors. Tussen 2003 en 2007 groeiden de toeristische bestedingen in beide gemeenten samen van €68 miljoen naar €1 59 miljoen. Daarmee werd de gerenommeerde toer i sten plaats Valkenburg (€1 54 miljoen) voorbijgestreefd en Maastricht (€1 69 miljoen) dicht genaderd. Park Gravenrode is de enige plek in Nederland waar in een tijdperk waarin weinig over `duurzaamheid` werd gesproken de keuze gemaakt werd om langs de weg van natuurontwikkeling een nieuwe toeristische economie op te bouwen op en rond voormalige mijnterreinen. Deze in Limburg omstreden ombouw van `Zwart naar Groen` bleek binnen 10 jaar tijd op ieder denkbaar punt succesvol, zowel ruimtelijk (nieuw aanzien en nieuwe verbindingen), ecologisch (natuurherstet en schoon water), cultureel (nieuwe trots, nieuwe culturele lente), economisch (een nieuwe toeristische economie) als maatschappelijk (nieuwe recreatiezones voor de sterk verstedelijkte omgeving). Deze succesvolle ontwikkeling is volledig strijdig met de door u aangedragen visie dat de weg in dit gebied de economie zal versterken, een begrip dat gezien het succes van Gravenrode als gedateerd kan worden beschouwd. Wij verzoeken u ruime aandacht te geven aan de vorm van duurzame natuurcompensatie binnen het grondgebied van Kerkrade. Het gebied dat wordt doorsneden door de `planken van de Buitenring* is de eerste en enige locatie in Nederland waar voormalige mijnterreinen omgebouwd werden tot een combinatie van extensieve natuurgebieden (in het binnendeel) en tot intensieve attractiezones (aan de buitenrand). Concluderend stellen wij in deze paragraaf dat de aantasting van de natuur-, groen- en recreatieve waarden niet opwegen tegen de door u beschreven economische waardetoevoeging. De reacties die wij hebben ontvangen van diverse betrokken instanties, sterken ons in deze opvatting.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk: - Jeugrubbebos (EHS) - Bronnenbos (EHS) - Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000). Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er

zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In dit laatste gebied, dat de Anstelvallei betreft, worden op verschillende plaatsen faunapassages aangelegd. Dit geldt ook voor het Crombacherbeekdal, waarin eveneens bijzonder natuurwaarden voorkomen. Tevens wordt het bestaande landschap in de Anstelvallei en in het Crombacherbeekdal opgewaardeerd en geschikt(er) gemaakt voor verschillende diersoorten, door de aanleg van landschapselementen zoals houtwallen, singels, hagen, ruigten, overhoekjes, bosjes en poelen. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zeker gesteld. Onderdeel van het compensatieplan betreffen natuurcompensatiepercelen die in de Anstelvallei en het Crombacherbeekdal zijn toegewezen. Daarmee krijgt de natuur en het landschap in deze gebieden een extra impuls. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01525-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10009

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De economische investering die wordt vrijgemaakt staat in schril contrast met het gebrek aan middelen benodigd voor de financiering van de stationsgebieden van de Avantislijn, de sloop van 3000 woningen, de herstructurering van de woningvoorraad, de investeringen in leefbare kernen en het centrum van Kerkrade, de revitalisering van bedrijventerreinen en Eurodepark bij Rolduc. Dit wordt niet ondersteund door de huidige wijze van aanpak en de fysieke aanleg van de Buitenring zoals deze nu in het PIP is verwoord en kan slechts als compensatie door u worden opgepakt tijdens de voltooiing van uw plan. Kerkrade kan zich alleen ontwikkelen als u dit meeneemt in het PIP. Het PIP Buitenring bezien vanuit de ontwikkeling van een integrale gebiedsbenadering zou een waardevolle bijdrage zijn tot de duurzame ontwikkeling van Kerkrade.
Antwoord:	De buitenring vormt een belangrijk onderdeel in de strategische agenda, die door Parkstad is vastgesteld als antwoord op de problemen en uitdagingen waar deze regio voor staat. De strategisch agenda is gebaseerd op een integrale gebiedsgerichte benadering, met de aanpak van de herstructureringsopgaven, samenhangend met de demografische ontwikkelingen, verbetering van de grensoverschrijdende openbaar vervoersverbindingen, gebiedsontwikkeling, versterking van het centrum van Parkstad, inzet op nieuwe energie en economie. Via verschillende programma`s en met diverse partijen wordt hard gewerkt aan deze opgaven en worden hier ook substantiële budgetten voor vrij gemaakt. Het is ons inziens niet realistisch te veronderstellen dat al deze zaken moeten worden meegenomen in het voorliggende inpassingsplan, dat ziet op de aanleg van de buitenring. De economische investeringen komen tot stand in overleg met Parkstad en de keuze om in de Buitenring te investeren, is een keuze, die is neergelegd in de Structuurvisie Parkstad en die door alle Parkstadgemeenten, met uitzondering van u, wordt gedragen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10010**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De financiering van dit omvangrijke project is tot stand gekomen met de medewerking van de regio Parkstad Limburg en de gemeenten in Parkstad. Onze financiële bijdrage van € 14.449.000,- is conform afspraak met alle partijen. Met de ondertekening van het bestuursconvenant is ondermeer een taakstellend budget vastgesteld van € 135.000.000,-. Wij zijn daarom van mening dat dit afgesproken budget leidend dient te zijn. Met de financiële overschrijdingen die bij het huidige ontwerp aan de orde zijn, kunnen wij dan ook niet akkoord gaan. Tevens achten wij ons niet gebonden aan het akkoord tussen de regio Parkstad Limburg en de Provincie Limburg dd. 15 juli 2009 inzake de financiering van de Buitenring. Het standpunt van de gemeente Kerkrade in deze wordt door de regio Parkstad Limburg onderschreven, zoals blijkt het haar brief nr. D1R-10-2519 d.d. 15 januari 2010.
Antwoord:	Uw opmerking over de financiering nemen wij voor kennisgeving aan. De Provincie Limburg gaat er van uit dat het bereikte financiële akkoord van 15 juli 2009 wordt gerespecteerd en nageleefd.□Parkstad heeft zowel expliciet als impliciet niet ingestemd met het standpunt van de gemeente Kerkrade over de overeenkomst. Aangezien de brief van Parkstad ook door de voorzitter is ondertekend, kan hij worden gezien als een nog geldend bestuurlijk standpunt. Kerkrade interpreteert de brief dus onjuist, ook aldus Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10011**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	5) Sober en doelmatig wegontwerp□Zoals in de Omgevingsvisie wordt aanbevolen staan wij voor een sober en doelmatig wegontwerp dat tegemoet komt aan de gestelde hoofddoelstelling incl. subdoelstellingen zoals omschreven en aangetoond in het u toegestuurde rapport Goudappel & Coffeng.□
Antwoord:	De aanbevelingen uit de Omgevingsvisie zijn in het Omgevingsplan uitgewerkt in een aantal ontwerpprincipes (zie hoofdstuk 5). Met toepassing van deze ontwerpprincipes is voldaan aan de aanbeveling uit de omgevingsvisie om te streven naar eenvoud en soberheid en naar een rustig en samenhangend wegontwerp. Belangrijke elementen daarbij zijn een herkenbaar basisprofiel met een robuuste groene middenberm en groene zijbermen met kruidenrijk grasland, een familie van kunstwerken en een eenduidige oplossing voor de toepassing van geluidwerende voorzieningen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10013**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De beoogde versterking van de toeristische-recreatieve sector is al een aantal jaren geleden in gang gezet met de realisatie van toeristische attracties als GaiaPark Kerkrade Zoo, Snowworld, Discovery Center Continium, Mondo Verde etc. en dit is gebeurd zonder BPL. Met de komst van de BPL wordt zelfs een verzwakking van deze sector ingeschat gelet op de grote barrièrevorming, de indirecte ontsluitingen, het vervallen van attractieve langzaam-verkeersverbindingen en de vele verzachtende maatregelen die met de aanleg van de BPL noodzakelijk zijn.
Antwoord:	Het rapport “Toetsing op doelbereik & MKBA” van Ecorys geeft aan dat hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, dit door de huidige verkeerstructuur ook niet wordt gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10014**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het argument van de Provincie Limburg om - ter voorkoming van het risico op vertraging - de door de commissie m.e.r. gevraagde onderzoeksresultaten niet aan dezelfde commissie ter beoordeling/kennisneming voor te leggen, is hoogst opmerkelijk. Deze informatie bevat namelijk de basis van nut en noodzaak vraagstuk voor de aanleg van de BPL.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. De Buitenring valt onder de werking van deze wet. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. Door deze wet vervalt de plicht om alternatieven voor een voorgenomen activiteit te onderzoeken en de plicht om de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het MER. Daarom is de Commissie voor de m.e.r. in deze fase niet ingeschakeld. Dit betekent niet dat de door de Commissie m.e.r. gevraagde onderzoeksresultaten niet zijn opgenomen in het MER. Het MER is namelijk volledig conform de adviesrichtlijnen opgesteld, waar het verzoek om deze informatie ook onderdeel van uitmaakt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10015**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De BPL wordt gesteld een positief effect voor de leefbaarheid op te leveren. Gezien de vele verzachtende maatregelen kan dit effect terecht in twijfel getrokken worden.
Antwoord:	Op basis van het rapport “Toetsing op doelbereik & MKBA” van Ecorys blijkt dat de Buitenring voldoet aan haar doelstelling om de leefbaarheid in Parkstad Limburg te verbeteren. In de situatie met de Buitenring neemt de verkeersdruk binnen de woonkernen af, waardoor ter plekke de barrièrewerking wordt verminderd en de verkeersleefbaarheid verbetert. NO2-, PM10,- en CO2-emissies nemen binnen de bebouwde kom met circa 5 procent af. Ook geluidhinder neemt binnen de bebouwde kom af. Daarnaast worden verschillende maatregelen genomen om nieuwe leefbaarheidknelpunten en barrières langs het tracé van de Buitenring te voorkomen. Per saldo mag verwacht worden dat de Buitenring een positief effect heeft op de leefbaarheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10016**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Door de ring zien de nieuwe weggebruikers van de BPL vele hoge geluidsschermen waardoor weinig in beeld komt van hetgeen Parkstad Limburg aan de bezoekers zou kunnen bieden.
Antwoord:	Om geluidsoverlast van de Buitenring te beperken wordt geluidsreducerend asfalt toegepast. Desondanks is het op een aantal locaties nodig om in aanvulling daarop geluidwerende voorzieningen toe te passen. Deze voorzieningen zijn met name nodig op plaatsen waar de Buitenring langs woongebieden komt te liggen. Bij het ontwerp van deze voorzieningen is uitgegaan van twee voorkanten; vanuit de omgeving en vanaf de weg. Voor de beleving vanaf de Buitenring is ervoor gekozen in te spelen op de variatie in het landschap. Grondtaluds en begroeide schermen benadrukken het groene karakter van het landschap. Op plaatsen waar sprake is van een zichtlijn vanaf de Buitenring op het landschap, zoals in het Vauputsdal is gekozen voor toepassing van een transparant scherm. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10017**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De in de startnotitie opgenomen hoofdkenmerken 2x2 rijstroken en 100 km/h zijn zonder enige onderbouwing vastgesteld. Het onderzoek, en vooral het rapport Goudappel Coffeng, heeft daarentegen helder aangetoond dat op de meeste wegvakken volstaan kan worden met een 2x1 rijstrookprofiel.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10018**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bij de knelpunten genoemde versnippering wordt met de aanleg van de BPL nog sterker en lost in dit geval niets op van het knelpunt versnippering.
Antwoord:	Zoals al onder punt 3 is aangegeven probeert de provincie er alles aan te doen om versnippering als gevolg van de Buitenring te beperken, en waar mogelijk bestaande barrières op te heffen of te beperken. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In dit laatste gebied, dat de Anstelvallei betreft, worden op verschillende plaatsen faunapassages aangelegd. Dit geldt ook voor het Crombacherbeekdal, waarin eveneens bijzondere natuurwaarden voorkomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10019**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De hier aangehaalde MKBA geeft in wel zeer twijfelachtige taal de vermeende voordelen weer van de geplande BPL. Evidente voordelen van de BPL, zowel in absolute als ook in relatieve zin, zijn blijkbaar moeilijk te vinden en nog moeilijker concreet te onderbouwen. Deze zijn genoemd in het rapport en onderbouwd met kreten zoals "wij zijn van mening", "deze zullen wat minder worden", "de kans op positieve effecten is wel aanwezig", "er mag vanuit worden gegaan" etc.□Een eindconclusie dat het plan voldoet aan de doelstellingen en dat de vormgeving in zeer sterke mate daaraan bijdraagt, dient dus absoluut in twijfel getrokken te worden.□
Antwoord:	De provincie Limburg neemt kennis van dit deel van de zienswijze. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. De Buitenring beoogt naast een verbetering van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg ook een verbetering van de bereikbaarheid en de (verkeers)leefbaarheid van de regio. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. De rapportage laat ook zien dat een Buitenring met 2x2-rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/uur en volledig ongelijkvloers vormgegeven het meest effectief en het meest efficiënt is. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10020**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het herstel van overige langzaam verkeersroutes wordt geregeld via bestaande kunstwerken. Er is dus geen sprake van feitelijk herstel van deze langzaam verkeersroutes. Omrijden is de oplossing waarmee de recreatieve waarde van het langzaam verkeersnetwerk van Parkstad Limburg zwaar onder druk komt te staan.□
Antwoord:	De langzaam verkeersroutes worden in uw ogen niet, of onvoldoende hersteld omdat deze via de bestaande kunstwerken worden geregeld. We hebben beoogd de langzaam verkeerroutes zo goed mogelijk in te passen, met als kanttekening dat dit sober en doelmatig plaatsvindt. Met die kanttekening zijn de langzaam verkeersroutes hersteld waarbij de aantasting van de recreatieve waarden tot een minimum is beperkt. Zie ook voorgaande reactie inzake de langzaamverkeersverbindingen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10021**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het PIP vermeldt dat het rapport Goudappel Coffeng het nut onderschrijft van een BPL met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van 100 km/h. Met geen enkele bewoording heeft Goudappel Coffeng dit in het rapport beschreven dan wel onderschreven. Het betreft een conclusie die volledig voor rekening van de steller van het PIP, de Provincie Limburg, komt. Nog steeds is hiermee niet het nut en de noodzaak vraagstuk afdoende beantwoord. Ook is niet aangetoond dat zowel de hoofddoelstelling - namelijk het verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg, alsook de daaraan gerelateerde subdoelstellingen in voldoende mate bereikt worden met de realisatie van de BPL in de met dit PIP voorgestelde vorm en omvang.
Antwoord:	In dit verband wordt gewezen op de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. In uw zienswijze wordt enkele keren verwezen naar het onderzoeksrapport 'Toelichting modelresultaten BPL 2x1 / 80km/h' van adviesbureau Goudappel Coffeng (11 januari 2010). Het onderzoeksrapport toont volgens u helder aan dat op de meeste wegvakken van de Buitenring volstaan kan worden met een wegprofiel van 2x1 rijstroken. U bent het dan ook niet eens met de conclusie die de Provincie Limburg trekt dat het rapport juist het nut van een Buitenring met 2x2 rijstroken en 100 km/h onderbouwt.De tekst waarmee de conclusie (hoofdstuk 3) van Goudappel Coffeng begint luidt: "Omdat bij uitvoering van de Buitenring Parkstad Limburg als 80 km/h met 2x1 rijstroken meer verkeer gebruik gaat maken van wegen van een lagere orde dan de BPL (afname BPL is circa 20% tot 30%), is het probleemoplossend vermogen van deze variant kleiner dan wanneer de BPL als 100 km/h-weg met 2x2 rijstroken wordt uitgevoerd. Een knip in de B258n en Dentgenbachweg leidt tot een verschuiving van intensiteiten waardoor op verschillende wegvakken een ongewenste toename ontstaat met mogelijke afwikkelingsproblemen tot gevolg"Het rapport beschrijft dat bij de Buitenring met 2x2 rijstroken en 100 km/h in de spitsperioden mogelijk afwikkelingsproblemen ontstaan op de N274 ten noorden van de Buitenring (op de oostelijke weghelft), het deel van de A76 ten noordwesten van de aansluiting met de N281 (Antwerpseweg), de N300 (Dominale Mijnstraat) ten oosten van de Buitenring en de N597 (Grensstraat) ten oosten van Landgraaf. Het rapport stelt dat deze afwikkelingsknelpunten blijven bestaan bij een Buitenring met 2x1 rijstroken en 80 km/h, maar dat de knelpunten worden uitgebreid met afwikkelingsproblemen op de Euregioweg en de N274 in zuidelijke richting. Het rapport van Goudappel Coffeng beschrijft dat het gezien de intensiteiten niet mogelijk is het tracédeel Nuth-N274 vorm te geven met 2x1 rijstroken. Daarnaast geeft het weer dat het tracédeel ter hoogte van de Brunssummerheide met 2x1 rijstroken en 80 km/h meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal afwikkelt. Volgens de richtlijnen van CROW komt dit tracédeel daardoor in aanmerking voor een profiel met 2x2 rijstroken. Ook het tracédeel ter hoogte van de Dentgenbachweg benadert in een 2x1-strooksvariant deze grens. Het tracédeel door Landgraaf tussen de Brunssummerheide en de Dentgenbachweg, lijkt in het onderzoek van Goudappel Coffeng te lage intensiteiten te hebben doordat aansluiting Hoogstraat niet is meegenomen. In het verkeersmodel van april 2009 (gebruikt voor het Goudappel rapport) was nog niet voorzien in deze aansluiting.U stelt in u zienswijze dat de gemeente Kerkrade staat voor een sober en doelmatig wegontwerp dat tegemoet komt aan de gestelde hoofddoelstelling inclusief subdoelstellingen zoals omschreven en aangetoond in het rapport van Goudappel Coffeng. Ons inziens toont de door u aangehaalde rapportage dan ook onomwonden aan dat het probleemoplossend vermogen van een 2x2-strooks 100 km/u-Buitenring groter is dan een 2x1-strooks 80km variant en bovendien dat het doortrekken van de Buitenring ter hoogte van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt in de ringstructuur van de Buitenring.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10022**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het in het omgevingsplan genoemde enorme ruimtebeslag van de aansluitingen kan met de bijgevoegde voorstellen uit het afstudeerproject van studenten aan de Hogeschool Zuyd (zie bijlagen) teruggebracht worden naar compactere en slankere aansluitvormen.
Antwoord:	In de voorstellen uit het afstudeerproject van studenten aan de Hogeschool Zuyd kan volgens u het ruimtebeslag teruggebracht worden naar compactere en slankere aansluitvormen. We hebben kennis genomen van de ontwerptekeningen die door de studenten van Hogeschool Zuyd zijn ontwikkeld. We hebben deze ontwerptekeningen niet meer meegenomen als alternatief voor de liggende ontwerpen. De reden hiervoor is dat het ontwerp van de studenten, in tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP, geen rekening heeft gehouden met de relevante dwangpunten, waaronder de hoogteligging, waardoor het ontwerp in de praktijk onuitvoerbaar is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10023**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het volgen van natuurlijk reliëf is een uitdrukkelijke wens dan wel aanbeveling uit het Omgevingsplan. De realiteit bij het ontwerp BPL staat vooralsnog echter haaks op deze wens doordat de in het eerste stadium vastgestelde hoofdkenmerken -het volgen van het natuurlijk reliëf niet toelaat conform de richtlijnen van het handboek wegontwerp.
Antwoord:	Binnen de randvoorwaarden die de Richtlijnen Ontwerp Niet-Autosnelwegen (RONA) stelt aan het verticale alignement is gezocht naar een optimale ligging van de Buitenring ten op zichte van het natuurlijk reliëf. Hierbij is zoveel mogelijk het natuurlijk reliëf gevolgd, zoals beschreven in ontwerpprincipe “ligging ten opzichte van relief” (pagina 42 Omgevingsplan). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10024**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Voor het bestrijden van geluidsoverlast bij de bron wordt vermeld dat daarvoor gebruik zal worden gemaakt van geluidsreducerend asfalt. Helaas staat ook dit haaks op de aanduiding op pagina 88 van hetzelfde rapport dat de wegverharding voorzien zal worden van dicht asfaltbeton, een type asfalt dat geen geluidsreducerende werking heeft.
Antwoord:	Voor de eerste beoordeling van de geluidsbelastingen aan de Wet geluidhinder wordt uitgegaan van de toekomstige situatie. Dit is de situatie met de hoogste geluidsbelasting. Voor het wegdektype is hierbij uitgegaan van dicht asfaltbeton. Vervolgens is op locaties waar sprake van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:1. bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.Bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen is het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Op basis van de kosten-batenanalyse is besloten om de Buitenring te voorzien geluidsreducerend asfalt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10025**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aansluiting Hamstraat BPL wordt vormgegeven met VRI`s. Deze oplossing is gekozen met het oog op de toekomstige aansluiting van de B258n. Er is echter geen zekerheid hierover. Vragen worden daarom ook gesteld bij de omvang van het betreffende gedeelte met het bestemmingsverkeer. Het Wauwelpad eindigt in het PIP tegen een geluidsscherm. Van herstel kan niet gesproken worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Gezien deze wetenschap is het noodzakelijk dat deze aansluiting met VRI en bijbehorende omvang wordt ingericht. U stelt verder vast dat het Wauwelpad als recreatieve route niet hersteld wordt. Dat klopt inderdaad. Herstel van de route zou zowel financieel als constructief een zodanig grote impact hebben, zodat niet wordt voldaan aan een het uitgangspunt van een sober en doelmatig wegontwerp.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10026**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het verzoek van de commissie m.e.r. om nut en noodzaak nader te onderbouwen is ingewilligd met het rapport van ECORYS "Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA". Echter het rapport slaagt er niet in helder aan te tonen dat nut en noodzaak in voldoende mate aanwezig zijn voor de realisatie van de BPL in de omschreven vorm en omvang.
Antwoord:	De provincie Limburg neemt kennis van dit deel van de zienswijze. De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. De Buitenring beoogt naast een verbetering van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg ook een verbetering van de bereikbaarheid en de (verkeers)leefbaarheid van de regio. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. De rapportage laat ook zien dat een Buitenring met 2x2-rijstroken, een ontwerpsnelheid van 100 km/uur en volledig ongelijkvloers vormgegeven het meest effectief en het meest efficiënt is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10027**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het toetsingsadvies commissie voor de m.e.r. verzoekt de langzaam verkeersstromen in beeld te brengen en voor eventuele problemen oplossingen te bedenken. In het deelrapport 4a blijkt dit beperkt te blijven tot een kopie van het Actieplan Fiets Parkstad, de mountainbikeroutes op de Brunssummerheide en de wandel- en ruiterroutes in Park Gravenrode. De herhaaldelijk gevraagde inventarisatie van langzaam verkeersverbindingen (utilitaire en recreatieve fietspaden, mountainbikeroutes, lange afstandwandelpaden, knooppuntenroutes voor de fiets, ruiterpaden etc.) voor het totale gebied is niet uitgevoerd zodat ook weinig zicht beschikbaar is op de mate en wijze van doorsnijding van deze genoemde verbindingen. (n de 2e aanvulling m.e.r. is aangegeven dat voor deze doorsnijdingen in het verkeerskundig onderzoek oplossingen zijn aangedragen. Concrete oplossingen zijn, zoals ook het gevraagde overzicht, niet voorhanden. Het verkeerskundig onderzoek beperkt zich hiervoor tot het algemeen omschrijven van mogelijkheden om deze doorsnijdingen te herstellen. Wederom zijn er vraagtekens bij de noodzaak om de aansluiting Hamstraat - BPL te voorzien van VRI`s, omdat de benodigde capaciteit gebaseerd is op de toevoeging van de B258n. Dit is een aansluiting die nog volledig onderzocht dient te worden en daarom nog voor vele jaren onzeker zal blijven. Ook de in de 2e aanvulling m.e.r. onderzochte effecten van de BPL op het aspect recreatie zijn hoogst opmerkelijk neutraal gewaardeerd. De conclusie dat de aanleg van de BPL geen negatief effect zal hebben op het aspect recreatie betwijfelen wij ten zeerste. Het niet terugbrengen van de hoogrecreatieve fietsroute langs de Dentgenbachweg, het ontbreken van een verbinding voor recreatie tussen de woonwijk Gracht/ Kerkrade-west en het zuidelijk gelegen Pferdenlandpark, het plaatsen van de fietsverbinding langs de Hamstraat achter een 6 meter hoog geluidsscherm, veroorzaken zonder twijfel hun negatief effect op het aspect recreatie. Met de optimalisatie van de aansluiting De Hopel vervalt de directe aansluiting van Eygelshoven op de BPL. Een goed alternatief hiervoor is ontwikkeld door studenten van Hogeschool Zuyd en er wordt hier gemakshalve naar verwezen. Wij verzoeken u tevens deze ontwerpen, gericht op een verbetering van de optimalisatie, mee te nemen in de uitwerking van het ontwerp. De ontwerpen zijn vooral gericht op het realiseren van een slanke en weinig openbare ruimte in beslag nemende aansluiting, die optimaal voldoet aan de doelstellingen van de BPL. Ook wijzen wij hier erop dat wij samen met de ondernemers van bedrijventerrein Dentgenbach niet kunnen instemmen met de ingetekende ontsluitingsweg vanaf knooppunt De Hopel die deels over het bedrijventerrein loopt.□Tevens is een alternatief voor de aansluiting op GaiaPark Kerkrade Zoo ontwikkeld met als belangrijk voordeel een directere aansluiting voor het verkeer tussen Kerkrade-west en Kerkrade-centrum en een evident laag gebruik van de openbare ruimte. Tevens is daarbij geen compensatie noodzakelijk van parkeervoorzieningen. □
Antwoord:	Wij delen niet uw mening betreffende het onvoldoende in beeld brengen van de langzaam verkeersstromen. In het deelrapport 4b bijlage verkeerskundig onderzoek, zijn zowel mountainbikeroute (bijlage 16), wandel- en ruiterroutes van Park Gravenrode (bijlage 17), het fietsroutenetwerk ‘Fietsplan Parkstad’ (bijlage 18), opgenomen. Het Fietsplan Parkstad voorziet bovendien in een overzicht van het knooppuntennetwerk die meegenomen is bij het maken van de keuzes. Op verzoek van de provincie aan de gemeente naar aanvullende informatie over het langzaam verkeersnetwerk heeft de gemeente Kerkrade volstaan met het slechts toezenden van de hiervoor genoemde wandel- en ruiterroutes van Park Gravenrode. U stelt dat het niet terugbrengen van de hoogrecreatieve fietsroute langs de Dentgenbachweg, het ontbreken van een verbinding voor recreatie tussen woonwijk Gracht/Kerkrade-west en het zuidelijk gelegen Pferdelandpark, alsmede het plaatsen van de fietsverbinding langs de Hamstraat achter een 6 meter hoog geluidsscherm, zonder twijfel een negatief effect op het aspect recreatie veroorzaken. Wij stellen dat ten aanzien van het vervallen van de recreatieve fietsroute langs de Dentgenbachweg in noord-zuidrichting een afdoende alternatief in het nabijgelegen Park Gravenrode aanwezig is. Herstel van de recreatieve fietsroute langs de Dentgenbachweg wordt daarom niet als noodzakelijk geacht. Daarnaast kan fietsverkeer gebruik maken van de, aan de oostzijde van de Buitenring, gelegen parallelweg.□□□□Verder stelt u dat in de toekomst een verbinding tussen woonwijk Gracht en het Pferdelandpark ontbreekt. Deze bewering is slechts ten dele waar. Via de nieuwe aansluiting Hamstraat worden de fietsers in staat gesteld om de Hamstraat te kruisen en naar het Pferdelandpark te rijden. De route is wel minder direct als in de huidige situatie. Tevens stelt u dat de fietsroute over de parallelweg aan de noordzijde van de Hamweg vanwege de aanwezige geluidschermen slechts weinig

recreatieve waarde heeft. Hierin kan tegemoet worden gekomen door de inpassing van een recreatieve route tussen de Locht en de Baamstraat. Dit is echter de verantwoordelijkheid van de gemeente Kerkrade, die wij hierop in het afgelopen jaar regelmatig hebben aangesproken, maar tot nu toe niet bereid bleek om hierover, en over een aantal andere dringende zaken, met ons rond de tafel te gaan zitten.□□U geeft aan dat met de optimalisatie van de aansluiting De Hopel een directe aansluiting met Eygelshoven vervalt. Tevens geeft u aan dat er een goed alternatief is ontwikkeld door studenten van Hogeschool Zuyd. Het vervallen van de directe aansluiting Eygelshoven is gelegen in het feit dat hierdoor Eygelshoven niet meer wordt belast met doorgaand verkeer, waaronder vrachtverkeer, hetgeen overigens een uitdrukkelijke wens van enkele inwoners van Eygelshoven is. We hebben kennis genomen van de ontwerptekeningen die door de studenten van Hogeschool Zuyd zijn ontwikkeld. We hebben deze ontwerptekeningen niet meer meegenomen als alternatief voor de liggende ontwerpen. De reden hiervoor is dat het ontwerp van de studenten, in tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP, geen rekening heeft gehouden met de relevante dwangpunten, waaronder de hoogteligging, waardoor het ontwerp onuitvoerbaar is. □□Ten aanzien van het ontwikkelde alternatief voor de aansluiting op GaiaPark Kerkrade Zoo geldt wederom dat van de ontwerptekeningen die door de studenten van Hogeschool Zuyd zijn ontwikkeld kennis hebben genomen. We hebben deze ontwerptekeningen niet meer meegenomen als alternatief voor de liggende ontwerpen. De reden hiervoor is dat het ontwerp van de studenten, in tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP, geen rekening heeft gehouden met de relevante dwangpunten, waaronder de hoogteligging, waardoor het ontwerp onuitvoerbaar is. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01525-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10028

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Onderbouwingen Civiele Techniek□Pagina 9□In het oranje blokje staat: gelieerde voorzieningen. Is de parkeerplaats GaiaPark Kerkrade Zoo een□gelieerde voorziening? De nieuwe parkeerplaats wordt niet genoemd. Overigens is door de Gemeente□Kerkrade geen besluit genomen over een eventuele verplaatsing van (een deel van) de parkeerplaats
Antwoord:	Omdat de plannen voor de verplaatsing/ compensatie van de parkeerplaats bij het Gaiapark nog niet precies duidelijk zijn wordt hiervoor in onderhavig Inpassingsplan geen planologische regeling opgenomen. Wanneer de locatie van de nieuwe parkeerplaats en de ontwerpen ervan klaar zijn zal hiervoor een aparte procedure worden gevolgd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01525-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10029

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De projectgrens is niet duidelijk aangegeven
Antwoord:	Op de Verbeeldingskaarten zijn alle PIP grenzen aangegeven door een lijn met bolletjes. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10030**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De aandachtspunten 1, 2, 5 en 6 zouden uitgangspunten voor de inpassing in het landschap vormen.□Deze zijn niet in het ontwerp terug te vinden, met name niet bij de kruising met het Vauputsdal waar nog steeds gesproken wordt over een forse grondophoging. Tevens kunnen de aansluitingen nog veel compacter (zie ontwerpen afstudeergroepen). Veel haakse bochten. Hogeschool Zuyd heeft aangetoond dat aansluitingen nog compacter kunnen (zie bijlage 1). □
Antwoord:	We hebben kennis genomen van de ontwerptekeningen die door de studenten van Hogeschool Zuyd zijn ontwikkeld. We hebben deze ontwerptekeningen niet meer meegenomen als alternatief voor de liggende ontwerpen. De reden hiervoor is dat het ontwerp van de studenten, in tegenstelling tot het ontwerp uit het PIP, geen rekening heeft gehouden met de relevante dwangpunten, waaronder de hoogteligging, waardoor het ontwerp in de praktijk onuitvoerbaar is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10031**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Laatste: naar aanleiding van het streven naar soberheid. Het profiel wordt in Brunssum versmald (dit is 1/3 van de gehele Buitenring). Waarom kan in Kerkrade de Buitenring ook niet in een versmald profiel uitgevoerd worden? Dit biedt de mogelijkheid om op de Dentgenbachweg de ontbrekende recreatieve fietsroute te creëren.□
Antwoord:	De versmalling is alleen doorgevoerd daar waar ruimtebeslag een onoverkomelijk probleem zou vormen. In andere gevallen is het originele dwarsprofiel aangehouden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10032**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Met nadruk wijzen wij op het ontwerpprincipe "ligging ten opzichte van het reliëf" in relatie tot het Vauputsdal. Bij het loslaten van de 100 km/h-limiet op dit stuk kan het natuurlijk verloop wel gevolgd worden. De weg zou, ook als 100 km/h-weg, kunnen worden ingericht met een afwijkende (steilere) helling; dit in afwijking van de ontwerprichtlijnen. In buurlanden kan dat ook.□Het ontwerpprincipe "herkenbaar basisprofiel" strookt niet met rapport 9. Daaruit blijkt dat slechts 50% van de weg het basisprofiel heeft. De overige 50% wijkt af. □
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Wij volgen reclamant niet in zijn voorstel om van de ontwerprichtlijnen af te wijken die zijn vastgelegd in de Bestuursconvenant tussen de Provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeenten. Deze richtlijnen zijn vastgelegd in de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet. Het Voorgesteld wordt de zienswijzen op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10033**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ten aanzien van het omgevingsplan: wat gaat er met de huidige wegen gebeuren die na de aanleg van de BPL niet meer gebruikt worden en wie gaat dit betalen? Er zal nu al een passende bestemming op de wegen gelegd moeten worden, bijvoorbeeld `natuur`. □
Antwoord:	Deze wegen nemen GS niet mee in het Inpassingsplan omdat het onderliggend (gemeentelijk) wegennet betreft en het provinciaal belang daarmee ontbreekt. Het is daarmee zaak van de gemeente om te bepalen wat met deze gronden gaat gebeuren en welke bestemming zij op de gronden wil leggen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10034**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Er worden projecten genoemd uit het Landschapsplan Extra en Uitwerkingsprojecten. Bij beide wordt echter gesteld dat "realisering maakt geen onderdeel van de Buitenring. Voor een bijdrage voor de realisering zijn middelen opgenomen in het budget van de buitenring". Dat impliceert dat er niet voldoende middelen voor de beschreven maatregelen zijn. Wie betaalt de rest? En hoe is geborgd dat de maatregelen wel worden uitgevoerd?
Antwoord:	De realisering van de uitwerkingsprojecten zal plaatsvinden in nauw samenwerking met alle betrokken partners, zoals gemeenten en grondeigenaren. Het gaat immers om ontwikkelingen met meerdere belanghebbenden. Omdat de uitwerkingsprojecten bijdragen aan een goede landschappelijke inpassing van de Buitenring stellen GS wel middelen beschikbaar waaruit een bijdrage voor de realisering kan worden gegeven. GS verwachten dat ook de andere belanghebbenden een bijdrage leveren in de uitwerking en realisering van de uitwerkingsprojecten.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10035**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Naar aanleiding van het zinsdeel "De verschuiving ongeveer 5 meter lager kan kruisen": 5 meterlager dan wat? Wat wordt de hoogte ten opzichte van het huidige maaiveld?
Antwoord:	Het gaat hier om een verschuiving ten opzichte van het huidige maaiveld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10036**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het Bergbezinkbassin Tunnelweg is grotendeels een verkeersfunctie geworden. Dit kan niet. Debereikbaarheid en functionaliteit komen in het gedrang.
Antwoord:	Het tracé zal inderdaad deels over het terrein van het bassin lopen, het bassin zelf zal niet worden aangetast. Wij zijn van mening dat zowel de bereikbaarheid als de functionaliteit van het bassin niet in het gedrang zullen komen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10037**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook hier wordt de nieuwe parkeerplaats van het GaiaPark Kerkrade Zoo niet in dit PIP opgenomen?□Zijn de kosten ervan wel geraamd en kan er een parkeerplaats gerealiseerd worden? Vanwege de economische haalbaarheid dient de parkeercapaciteit gelijk te blijven en in het plan te worden opgenomen. □
Antwoord:	De plannen voor de verplaatsing/ compensatie van de parkeerplaats bij het Gaiapark zijn nog niet zodanig duidelijk dat hiervoor in onderhavig Inpassingsplan een planologische regeling kan worden opgenomen. Wanneer de locatie van de nieuwe parkeerplaats en de ontwerpen ervan klaar zijn zal hiervoor een aparte procedure worden gevolgd. Er is geen noodzaak om deze parkeergelegenheid in het Inpassingsplan op te nemen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10420**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De brug bij het GaiaPark Kerkrade Zoo is eigendom van de gemeente Kerkrade en maakt deel uit van een langzaam verkeersverbinding van Kerkrade-West naar de groengebieden. Indien wij instemmen met het hergebruik op de genoemde locatie moet de tegenwaarde van de brug gezien worden als een deel van het door Kerkrade te betalen budget voor de buitenring. Als alternatief blijft de brug eigendom van de gemeente Kerkrade en moet de provincie een nieuwe voorziening realiseren. In het rapport van de Hogeschool Zuyd is een andere oplossing genoemd. Het ruimtebeslag is hierin al beperkt (zie bijlage 2).□
Antwoord:	Wij betreuren het dat de gemeente Kerkrade deze insteek niet via de weg van overleg tussen overheden aankaart. Ondanks herhaaldelijk verzoek daartoe is Kerkade hiertoe niet overgegaan en moeten wij deze insteek via een zienswijze vernemen. Het principe van inbrengen van infrastructurele kunstwerken als een soort betaling in natura willen wij graag in goed overleg met Kerkrade bespreken. Over de "oplossing" van de Hogeschool Zuid geven wij elders onze opvatting. Deze "oplossing" is technisch onuitvoerbaar.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10422**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aansluiting oostzijde naar de manege aan de Baamstraat: voor welk type verkeer is de ontsluiting bedoeld? De huidige verkeersbewegingen dienen gewaarborgd te blijven voor wat betreft beheer, onderhoud en bereikbaarheid inclusief zwaar verkeer.□
Antwoord:	De aansluiting is bedoeld voor bestemmingsverkeer van/naar de manege. Beheer- en onderhoudsverkeer blijft toegestaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10423**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Is de bereikbaarheid van de nieuwe voetgangersbrug naar het Pferdelandpark gegarandeerd? De gemeente Kerkrade heeft een verplichting hieraan naar de gemeente Aachen.
Antwoord:	De nieuwe voetgangersbrug over de Crombacherbeek blijft bereikbaar via de Baamstraat. Deze straat zal wel op een andere plek op de Hamstraat worden ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10424**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gebiedsontwikkeling: Welke locaties worden hier bedoeld en wat voor ontwikkeling wordt hierbij bedoeld? Hierover dienen eerst gesprekken over te worden gevoerd met de betreffende gemeente(n).
Antwoord:	Zoals de toelichting van het plan aangeeft kunnen ruimtelijke projecten vanuit een gecoördineerde aanpak en in samenhang tot uitvoering komen via een integrale aanpak van gebiedsontwikkeling. Het gaat daarbij voornamelijk om de doorvertaling van de regionale Structuurvisie Parkstad naar operationele elementen. Deze Structuurvisie is in nauw overleg met de gemeenten tot stand gekomen en eind 2009 door alle Parkstadgemeenteraden vastgesteld. In 2009 is in samenspraak met de regio gestart met het opstellen van een integrale visie voor de bovengenoemde gebiedsontwikkeling. Binnen deze visie zullen in nauw overleg met de gemeenten afzonderlijke, zelfstandig uit te werken locaties worden aangemerkt (zie p. 71 en 72) Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10425**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er wordt gesproken over grondwater. Hierbij worden geen locaties in Kerkrade opgenomen. Bij pagina 68 wordt gesteld dat: "Bij de kruising van het Vauputsdal ligt de BPL voor en na de kruising van de Vloedgraaf verdiept in het landschap. Vanwege de hoge grondwaterstanden in deze gebieden is een permanente grond waterkering noodzakelijk om de BPL droog te houden." Eén en ander strookt niet met elkaar. Hoe wordt de kruising met de Vloedgraaf uitgevoerd? Hoe is de stroming van het grondwater gewaarborgd? Waarom is er geen verder onderzoek naar het grondwater uitgevoerd?
Antwoord:	De Buitenring ligt in het Vauputsdal op een zandtalud. Pas waar het maaiveld oploopt komt de buitenring weer ingesneden te liggen. In het Vauputsdal is een grondwaterstandsmonitoring uitgevoerd. De resultaten zijn weergegeven in het geohydrologisch onderzoek. Deze monitoring zal worden doorgezet. De grondwaterstroming is door de drainerende werking van de Vloedgraaf richting het zuiden. De waterdichte constructie wordt parallel met de grondwaterstroming aangelegd. De grondwaterstroming wordt niet negatief beïnvloed. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10428**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	B258n Gedurende de planhorizon van het bestemmingsplan (10 jaar) zal er geen aansluiting van de B258n op de Buitenring bewerkstelligd worden. Met dit inzicht stellen wij vraagtekens bij het ruimtebeslag dan wel dimensionering van de Buitenring. Ons inziens kan het ruimtebeslag dan wel dimensionering van het tracé verminderd / beperkt worden.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10429**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hier is sprake van tegenstrijdigheid in gebruik van type asfalt. Aangegeven is dat gebruik zal worden gemaakt van geluidsreducerend. Het daarvoor aangeduide type dicht asfaltbeton kan zeker niet als geluidsreducerend asfalt worden genoemd.
Antwoord:	Voor de eerste beoordeling van de geluidsbelastingen aan de Wet geluidhinder wordt uitgegaan van de toekomstige situatie. Dit is de situatie met de hoogste geluidsbelasting. Voor het wegdektype is hierbij uitgegaan van dicht asfaltbeton. Vervolgens is op locaties waar sprake van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden: 1. bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt, 2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen. Bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen is het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. Op basis van de kosten-batenanalyse is besloten om de Buitenring te voorzien geluidsreducerend asfalt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10431**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Pagina 91 Tabel 6.3: Het meest wezenlijke milieugevolg als gevolg van de aanleg van de Buitenring is de geluidsproductie als gevolg van verkeer. Omdat dit geluid op omliggende woningen op veel plaatsen langs het Kerkraads deel van Voorkeurstracé hoger is dan wettelijk toegestaan, is het plaatsen van geluidsschermen of afschermende wallen aan de orde. In de Kerkraadse situatie heeft dit een grote invloed op de barrièrewerking en de visuele afscherming naar omliggende woningen. Onderstaand staan de scherm locaties met lengte en hoogte weergegeven. Over een totale lengte van 2180m komt er dus wal, wand of scherm. Met name bij de Gracht is deze zeer ingrijpend, bijna 1 km lang en 6 m hoog. De in het Omgevingsplan opgenomen plaatsjes (rapport 9) geven hier een vreselijk vertekend beeld doordat de wand in verhouding tot de achterliggende bomen veel te klein is weergegeven. Eerst zou gekeken dienen te worden naar bronmaatregelen waaronder ook 2X1 rijbaan met 80 km/h.
Antwoord:	De totale hoogte van het talud en het scherm bedraagt 6 meter vanaf het niveau van de Buitenring. Omdat de Buitenring ter hoogte van Gracht aan de zijde van het woongebied circa 4 meter ingesneden ligt kan volstaan worden met een scherm van 2 meter hoog. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10433**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Pagina 91 Cluster 39: "steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)": Deze omschrijving is zeer onduidelijk. Visueel kan hier geen beeld van gevormd worden. Graag inzichtelijk maken.
Antwoord:	Tussen de aansluiting Gaiapark en de overgang met de Vloedgraaf is aan de zijde van het woongebied een geluidwerende voorziening noodzakelijk. Omdat de Buitenring op de helling ingesneden ligt is hier gekozen voor toepassing van een steil talud. Dit talud heeft tevens een geluidwerende functie. Omdat het talud echter over de volle lengte onvoldoende hoog is, moet op het talud een aanvullend een geluidwerende voorziening worden gerealiseerd met een hoogte variërend van 2 tot 6 meter. Met het oog op de beleving vanuit de omgeving is ervoor gekozen geen scherm toe te passen maar een geluidwal. Aan de zijde van de woningen krijgt deze wal een flauw talud dat overgaat in maaiveld. Aan de zijde van de Buitenring wordt het steile talud van de insnijding langs de wal voortgezet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10434**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Pagina 92 Wordt het geluidsscherm ter hoogte van de Gracht transparant of niet zoals omschreven bij cluster 10 (Brunssum) en komt het geluidsscherm wel of niet op het talud te staan.
Antwoord:	Het geluidsscherm dient absorberend te worden uitgevoerd om ongewenste reflecties te voorkomen. Dit betekent waarschijnlijk dat het scherm niet-transparant dient te worden uitgevoerd. Een besluit over de vormgeving van het scherm is echter nog niet genomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10435**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Pagina 94 en 97 Tegenstrijdigheid in gebruik van CAR II.
Antwoord:	In de toelichting op het ontwerp Inpassingsplan staat op pagina 94 vermeld dat voor binnenstedelijke wegen CARII versie 8.0 is gehanteerd. Op pagina 97 is sprake van CARII of Geoair. Er is geen sprake van een tegenstrijdigheid, het gaat om dezelfde berekeningsmethode. Op pagina 94 is een toelichting gegeven op de versie, terwijl dat later niet meer is aangeduid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10438**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	1. In het PIP zijn de gronden ten zuiden van de Hamstraat, dan wel ten zuiden van de bestemming Verkeer (tot aan de landsgrens) afwisselend bestemd als Berm en Natuur. Dit levert een fragmentarisch planologisch beeld op, dat niet recht doet aan het ontwikkelingsstreven voor betreffend gebied (natuurontwikkeling). De mogelijkheid in het PIP (art. 4.3) dat GS de bestemming `Berm` (onder voorwaarden) kunnen wijzigen in Natuur of Water doet hier niet aan af. Niet sprake is van een uitgebalanceerde planologische toedeling van bestemmingen voor betreffend gebied. Het hele gebied als Natuur bestemmen doet hier meer recht aan. De toelichting op het plan geeft hier ook aanleiding voor: op pag. 69 onder het kopje `Aantasting landschap Crombacherbeek` wordt opgemerkt `,.. het aankopen van woningen ca. .. (en zuiden van de N300 Hamstraat, levert kansen op het Crombacherbeekdal opnieuw en beter in te richten. Bovendien vormt de buitenring hier de stadsbegrenzing met in zuidelijke richting een open zicht op het landschap.`. Reden dus om ter plaatse de bestemming Natuur te leggen. Verwarrend is vervolgens de opmerking op pagina 128 ter motivering van artikel 4 Berm: `..Over de toekomstige invulling van de locatie (= gronden ten zuiden van de Hamstraat) is nog geen zekerheid ...`. De gebieden ten zuiden van de Hamstraat, tegenover de Steenbergstraat en de Grachterstraat zijn in het PIP bestemd als Berm. In het bestemmingsplan Buitengebied is het gebied bestemd als Ag/Nz. Sprake is dus van een planologische verslechtering van aanliggend de Buitenring gelegen gronden. Reden temeer om voor dit gebied de bestemming Natuur op te nemen (zie ook hierboven).
Antwoord:	De betreffende bestemming Berm is opgenomen omdat niet zeker is dat ter plaatse van de te amoveren woningen alleen natuurcompensatie kan en zal plaatsvinden. Zeker zal worden gekeken naar een goede inpassing van het Crombacherbeekdal, echter de exacte invulling zal worden bepaald door de provincie na de vaststelling van het Inpassingsplan en in samenspraak met de gemeente. Hiervoor zal dan een aparte procedure worden gevolgd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10442**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	2. Waarom is het gebied, globaal omschreven rond de Baamstraat niet in het PIP opgenomen en voorzien van een bestemming? Dit gebied heeft in het bp. Buitengebied hoofdzakelijk de bestemming Ag/Nz alsmede ter plaatse van de manege Recreatieve doeleinden. Wij pleiten voor het opnemen van een in de omgeving passende bestemming Natuur en Recreatie. In dit gebied zal te zijner tijd een stuk vervallen weglichaam van de huidige Hamstraat alsook van de Baamstraat komen te liggen. Wie draagt overigens de kosten van het weghalen van deze te komen vervallen weglichamen?
Antwoord:	Een Inpassingsplan maakt ontwikkelingen planologisch-juridisch mogelijk. Dit betekent dat alleen de voor de aanleg van de Buitenring benodigde gronden worden bestemd. De in het inpassingsplan opgenomen gronden met de bestemming agrarisch met Waarden zijn opgenomen om de uitloopgebieden van de faunapassages te waarborgen. Gronden die niet direct met de Buitenring te maken hebben worden niet meegenomen. Hetzelfde geldt voor te vervallen gemeentelijke wegen, het is aan de gemeente deze wegen anders te bestemmen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10443**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Natuur
Zienswijze:	3. Op pagina 128 onder `artikel 5 Natuur wordt vermeld dat de gronden met deze bestemming worden gebruikt als compensatie voor verloren EHS en als mogelijke uitloopzones van faunapassages. Op de verbeelding liggen ten zuiden van de Hamstraat vijf gebieden met de bestemming Natuur. Vier van deze gebieden doen dienst als mogelijke uitloopzone van faunapassages. Het vijfde gebied (middelste; globaal tegenover Rendamax) geldt niet als een dergelijke uitloopzone, dus dient te dienen als compensatie voor verloren EHS. Evenwel in het POL wordt dit gebied reeds als EHS aangeduid, terwijl in het geldende bestemmingsplan Buitengebied het gebied bestemd is als Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden, tevens natuurontwikkelingzone (afkorting Ag/Nz). Dit vijfde gebied kan dan ook moeilijk dienen als compensatie van verloren EHS; het is immers al EHS.□Bestemming "Natuur", oostelijk van Dentgenbachweg, ten zuiden van de Brughofweg (kaart 12), is in huidig bp. Buitengebied bestemd als Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden en daarbij grotendeels tevens natuurontwikkelingzone. (POL: POG). Idem, noordelijker gelegen, ten zuiden van de Kloosteranstelerweg. De in het PIP toegekende bestemming Natuur heeft reeds in het bp Buitengebied deels de bestemming Natuurgebied. Dus ook hier kan moeilijk gesproken worden van natuurcompensatie.
Antwoord:	De drie gebieden waarover reclamant spreekt, zijn thans aangemerkt als EHS-beheersgebied (ten zuiden van de Hamstraat) althans de bestemming POG (ten zuiden van de Brughofweg en ten zuiden van de Kloosteranstelerweg. Deze gronden kunnen als compensatiegrond worden aangewezen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10445**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ter plaatse van de Hopel op de huidige afrit Roderlandbaan is een qua omvang brede bestemming Verkeer gelegd (breed 22m) die, opvallend genoeg, niet reikt tot aan de Kievitstraat (afstand ongeveer 30 m). Deze 30 m markeert een locatie met een smal weglichaam (afrit) met direct aanliggend woonbebouwing (afstand zijgevel woonbebouwing aan weerskanten afrit: 20 m). In de voorgestelde situatie ontstaat ter plaatse een flessenhals en dientengevolge een duidelijke verslechtering van het woonklimaat. Het spreekt voor zich dat ter plaatse, buiten het plangebied van het PIP, flankerende maatregelen getroffen moeten worden zoals wegverbreding, aankoop/afbraak woningen, planschade en geluidsschermen. Deze maatregelen staat evenwel in directe relatie met de buitenring en dienen dan ook in het PIP opgenomen te worden dan wel planologische alsook financiële vertaling te vinden in het PIP.□In dit licht bezien pleiten wij er dan ook voor om de bestemming Verkeer door te trekken tot aan de kruising Kievitstraat/Nachtegaalstraat.□
Antwoord:	Het ruimtebeslag ter hoogte van de afrit van de Roderlandbaan zal worden doorgetrokken tot aan de genoemde kruising. Daarbij wordt het huidige ruimtebeslag van de weg vergroot van eenrichtingsverkeer naar tweerichtingsverkeer. De verwachting is niet dat hierdoor woningen gesloopt hoeven te worden. □□De bestemming Verkeer zal worden doorgetrokken tot de Kievitstraat. Dit is een bestaande weg. De verbeelding zal op dit punt worden aangepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10446**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	5. De Provincie Limburg is in gesprek met het GaiaPark Kerkrade Zoo om de parkeervoorzieningen te verplaatsen naar een locatie ten zuiden van de Kerkradersteenweg. De Gemeente Kerkrade heeft hierover echter nog geen besluit genomen. De bijgevoegde tekeningen van de afstudeeropdracht Hoge School Zuyd laten zien dat met de voorgestelde slanke aansluiting geen parkeercompensatie noodzakelijk zal zijn. Een adequate parkeergelegenheid is immers voorwaarde voor het naar behoren kunnen functioneren van GaiaPark Kerkrade Zoo, waarbij uiteraard geldt, dat de nieuwe parkeergelegenheid gereed dient te zijn op het moment dat de gronden van de huidige parkeergelegenheid daadwerkelijk betrokken worden bij de realisatie van de wegtracé van de buitenring.□De gronden ten zuiden van de Kerkradersteenweg waarop wordt gedoeld, zijn momenteel bestemd als Agrarisch gebied met landschappelijke en/of natuurlijke waarden en betreffen particuliere alsmede verpachte gemeentegronden. Indien het tracéontwerp niet wordt aangepast en derhalve een deel van de bestaande parkeervoorzieningen moet verdwijnen dient aan het beoogd nieuwe gebruik van deze gronden een bestemmingswijziging alsmede een herinrichting van gronden vooraf te gaan. Aangezien sprake is van een door te voeren compensatie (van vervallen parkeergelegenheid vanwege de buitenring) wordt het dezerzijds passend geoordeeld dat reeds nu, in het PIP, voor betreffende gronden een bestemming conform het voorgenomen (parkeer)gebruik wordt opgenomen. Het spreekt voor zich dat bij het opnemen van een passende bestemming ook inzicht dient te bestaan omtrent de economische uitvoerbaarheid van een dergelijke bestemming (bijvoorbeeld kosten aanleg parkeervoorzieningen c.a., planschaderisico, ontbinden pachtovereenkomsten). !n de toelichting (blz. 68) wordt voorgesteld de houten brug bij het GaiaPark Kerkrade Zoo te verplaatsen en in het licht van het vorenstaande te gebruiken om de Kerkradersteenweg te kruisen die tussen het park en de nieuw aan te leggen□parkeervoorziening in ligt. Reden temeer om in het PIP een adequate en economisch uitvoerbare bestemming ten zuiden van de Kerkradersteenweg op te nemen, indien het tracéontwerp ongewijzigd blijft. □
Antwoord:	De plannen voor de verplaatsing/ compensatie van de parkeerplaats bij het Gaiapark zijn nog niet zodanig duidelijk dat hiervoor in onderhavig Inpassingsplan een planologische regeling kan worden opgenomen. Wanneer de locatie van de nieuwe parkeerplaats en de ontwerpen ervan klaar zijn zal hiervoor een aparte procedure worden gevolgd. Met de kosten van parkeercompensatie als gevolg van de Buitenring is in de plannen rekening gehouden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10447**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	6. Ter plaatse van globaal de hoek Dentgenbachweg/Roderlandbaan (kaart 11) zijn in het PIP de gronden bestemd voor Agrarische waarden, terwijl in het geldende bp. Buitengebied betreffende gronden de bestemming Natuurgebied hebben (POL: POG). Uit oogpunt van natuurontwikkeling is hierdoor sprake van een planologische verslechtering. Wij pleiten ook hier voor een bestemming Natuur.
Antwoord:	De betreffende bestemming wordt gewijzigd in Natuur□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10448**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Reactie op deelrapport 7b In deelrapport 7b: Verder archeologisch (voor) -onderzoek is ten zuiden van de Kloosteranstelerweg niet verricht. In het PIP wordt deze locatie wel aangeduid met WA (Waarde Archeologie). Onduidelijk is welk onderzoeksadvies hier geldt. In een gebied direct ten zuiden van de Brugmolenweg is geen archeologisch (voor)onderzoek verricht terwijl in het PIP dit gebied wel wordt aangeduid met WA (Waarde Archeologie). Ook hier is het onduidelijk is welk onderzoeksadvies hier geldt. Dit gebied grens aan een archeologisch monument! Eveneens ontbreekt in dit rapport het advies voor twee natuurcompensatiegebied en ter hoogte van het industrieterrein Dentgenbach. Deze gebieden zijn echter op het grondgebied van Landgraaf gelegen. Reactie op PIP In het PIP buitenring ontbreekt in een aantal gebieden de aanduiding WA (Waarde Archeologie) daar waar deze wel als Waarde Archeologie aangeduid dient te worden. Verzoek is om dit alsnog toe te kennen aan onderstaande gebieden. Terplekke van catalogusnummer 109 (zie hoofdstuk 4 van het deelrapport 7b) wordt archeologisch onderzoek in de vorm van proefsleuven aanbevolen. Dit gebied is echter helemaal niet opgenomen in het PIP (nieuwe parkeerplaats CaiaPark Kerkrade Zoo) o Terplekke van catalogusnummer 161 wordt onderzoek in de vorm van boringen aanbevolen. Dit gebied is echter in het PIP niet aangeduid met WA. o Terplekke van catalogusnummer 165 wordt archeologisch onderzoek in de vorm van boringen aanbevolen. Dit gebied is echter in het PIP niet aangeduid met WA. o Terplekke van catalogusnummer 166 wordt archeologisch onderzoek in de vorm van begeleiding aanbevolen. Dit gebied is echter in het PIP niet aangeduid met WA. Is er bij het aanwijzen van de natuurcompensatiegebieden voldoende rekening gehouden met de archeologische waardes (dubbelbestemming WA)?
Antwoord:	In uw zienswijze is sprake van 2 terreinen met een dubbelbestemming archeologie waarbij onduidelijk zou zijn welke onderzoeksadvies zou gelden. Het gaat hier om de terreinen ten zuiden van de Kloosteranstelerweg en ten zuiden van de Burgmolenweg. Aangezien de laatste locatie niet in het plangebied ligt is het aannemelijk dat uw zienswijze zich richt op het terrein ten zuiden van de Burghofweg. Deze terreinen zijn geen natuurcompensatie gebieden. Hier is sprake van mitigatie, een verband met de aan te leggen fauna passages is aanwezig. Deze zogenaamde uitloopgebieden dienen in het PIP te worden aangegeven. De terreinen zijn nu al ‘natuurgebieden’ en daarmee veranderd er in het niets aan hun gebruik. Het is dan ook niet nodig een advies voor archeologisch onderzoek te formuleren. Volledigheidshalve is de dubbelbestemming archeologie opgenomen. Het terrein 109, genoemd in deelrapport 7b is inderdaad niet opgenomen in het PIP. Het is nu niet voldoende duidelijk of dit terrein inderdaad zal betrokken worden bij de realisatie van de Buitenring. Het advies blijft dan ook staan maar of dit onderzoek ooit noodzakelijk wordt hangt af van de verdere planontwikkeling rondom het GaiaPark Kerkrade. De terreinen 161, 165 en 166, genoemd in de bijlage 7b worden in het PIP deels niet gedekt met een bestemming archeologie. De keuze hiervoor heeft te maken met de hellingshoek van de terreinen. Bij een te grote hellingshoek is niet meer te verwachten dat archeologische waarden in hun originele context aanwezig zijn. Het buigpunt tussen een acceptabel en te grote hellingshoek bepaalt de grens van het te beschermen areaal. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10449**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Pagina 55□Stroombanen: de spoor sloot van de spoorlijn Kerkrade-Simpelveld wordt gebruikt om het ballastbed droog te houden en regenwater van de wijk Gracht af te voeren. Hoe wordt deze gewaarborgd? Leidt de aanleg niet tot wateroverlast nabij de woningen aan de Hammijnstraat.□
Antwoord:	De afvoer wordt gewaarborgd door een duiker onder de BPL door te realiseren. Deze duiker dient alleen om de bestaande afvoer te waarborgen. Voor de afvoer van het wegwater worden afzonderlijke bermsloten aangelegd. De afvoer naar het oosten neemt dus niet toe, ten opzichte van de huidige situatie. Op meerdere locaties is bekend dat er waterafvoer plaatsvindt. Dit wordt over het algemeen opgelost door de afvoer te waarborgen met een duiker onder de BPL of de hoeveelheid van het water mee te nemen in de berging van de BPL zelf. De afmetingen van de duikers zullen verder in het ontwerp traject worden ontworpen. Wateroverlast bij de Hammijnstraat wordt voorkomen door overal langs de BPL ruime droogvallende bergingssloten te realiseren. In deze bergingssloten is een berging aanwezig voor een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Lediging van de sloten vindt plaats via infiltratie of via vertraagde lediging naar oppervlaktewater.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10451**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Pagina 57□Afwateringstrajecten:□Traject S: Hoe wordt greppel vormgegeven gelet op de helling? Is er rekening gehouden met woning aan de Mensheggerweg? Wie onderhoudt deze greppel?□Traject T: Hoe sluit afwatering vanuit grasbaan aan op de Craneweijer? Hoe wordt voorkomen dat weilanden te drassig worden? Hoe kruist het water de Craneweijerweg?□Traject U: Holle weg is de geasfalteerde Brughofweg, Het afstromende water krijgt door de helling een grote stroomsnelheid. Hoe wordt voorkomen dat er uitspoelingen gaan plaatsvinden?□Traject W: Hoe zijn de bermsloten nabij de Vloedgraaf aan de oostzijde te bereiken? □
Antwoord:	Ten aanzien van traject S, T en U geldt het volgende. De afvoer via deze drie afvoermogelijkheden is beperkt. Normale neerslaggebeurtenissen worden opgevangen in de ruimte droogvallende bermsloten aan weerszijden van de BPL. Alleen bij zware buien die eens in de 10 tot 100 jaar voorkomen vindt een lediging plaats via de drie greppels. Vanwege de knijpconstructie in de vorm van stuwschotten is de uiteindelijke afvoer via de stuwschooten beperkt tot maximaal de normale landelijke afvoer. Gezien de beperkte afvoer kan deze plaatsvinden middels een greppel of goot. De locatie van de drie greppels is aangegeven door het waterschap Roer en Overmaas in het kader van het watertoetsproces. De drie locaties waren de beste locaties ivm met de aanwezigheid van kwetsbare bronnen nabij Cranewijer. De exactie dimensionering van de greppels is van een te groot detailniveau voor het PIP. De uitwerking hiervan zal in overleg met de gemeente in plaats vinden in het verdere ontwerpproces. □Bij de uitvoering dienen afspraken te worden gemaakt over het beheer en onderhoud. In het afwateringsplan (deelrapport 6b) zijn reeds enkele handvaten voor het beheer en onderhoud aangegeven. Het uitwerken van een concreet beheer- en onderhoudsplan is van een te groot detailniveau voor het PIP. In principe kan onderhoud plaatsvinden vanuti de BPL of via nabijgelegen zandpaden/wegen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10452**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Pagina 58□Vauputsdal grond waterstromen: De grond waterstroom loopt van west naar oost, in principe naar de Anselderbeek. De grondwaterstroming kruist de BPL. In het rapport wordt gesproken over parallelle stromen langs de BPL. Hoe wordt dit opgelost?□
Antwoord:	Op basis van de grondwaterstandsmonitoringsgegevens en kaartmateriaal van TNO-NITG blijkt dat de regionale stroming oostelijk gericht is richting Anselderbeek. De Vloedgraaf heeft een drainerende werking op de omgeving waardoor lokaal de grondwaterstromingsrichting zuidelijk gericht is. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10454**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Deel planregels:□Blz. 28: 14.2.1 verbod, lid d: het aanbrengen van diepwortelende beplanting□In de `Groene Long` zijn op verschillende in het PIP aangewezen natuurgebieden dubbelfuncties gelegd (Archeologie en natuur). In het compensatieplan zijn op juist deze gebieden eikenbossen gepland, en deze bomen wortelen dieper dan de grenswaarde van 25 cm.□Wat is dan de bedoeling van de dubbelfunctie natuur en archeologie in relatie tot het compensatieplan? □
Antwoord:	Voor de aanplant van deze eikenbossen is een aanlegvergunning vereist om de archeologische waarden van de gebieden te waarborgen. In dit kader zal nader onderzoek aan de orde zijn. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01525-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10457**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Gemeente Kerkrade , Postbus 600 6460AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Natuur
Zienswijze:	1) Uitwerkingsproject Vauputsdal. In deelrapport 8A wordt het Vauputsdal duidelijk als een nieuw knelpunt voor het ecologisch netwerk gezien en toch wordt ervoor gekozen om dit niet als primair onderdeel te zien van het `totaalplan` voor de BPL, het maakt dus geen onderdeel uit van de realisatie van de BPL? Terwijl in één van de doelstellingen wordt gesproken dat alle belangrijke ecologische netwerken minimaal dienen worden gehandhaafd.□□2)Binnen het PIP zijn EHS, POG, Boswet en realisatie en landschappelijke inpassing van□faunapassages planologisch verankerd. Als je de in deelrapport 8A genoemde natuurcompensatiekaart en de EHS en POG gebieden (vanuit het POL) erbij haalt zitten er naar ons idee toch enkele discrepanties in. Het lijkt ons zinvol om dit gemeenschappelijk eens naast elkaar te leggen om hier duidelijkheid in te verschaffen.□□3)De voorgestelde fauna voorzieningen hebben de status van minimale functie-eis. In het hele plan van de BPL wordt gesproken dat er niet alleen maar belemmeringen worden opgeworpen maar dat er ook kansen zijn. Deze faunavoorzieningen achten wij nu een uitgesproken middel om ook die kansen te benutten (zie rapport Kruisingen waterlopen) in relatie tot de combinatie met langzaam verkeer verbindingen.□□4) De beeldbepalende voorzieningen die goed moeten aansluiten op de landschapsstructuur zijn integraal opgenomen. Vooral het Vauputsdal is zeer beeldbepalend en wordt daarnaast in deelrapport 8A ook als belangrijk ecologisch knelpunt gezien. Wij vinden dan ook dat de uitwerkingsplannen betrekking hebbende hierop zowel functioneel als financieel `1 op 1` in de realisatie van de BPL opgenomen moeten worden.□□5) Verbeelding□Aansluiting `De Hopel` : er is hier een ingesloten perceel: Agrarisch met waarden. Hier dient een natuurtitel op te worden gelegd, vooral in relatie tot de aansluitende faunapassages. Daarnaast is het perceel door de ligging bijna niet bruikbaar voor de landbouw. □□Crombacherbeekdal: hier is om en om de titel berm op de percelen gelegd terwijl hier toch ook weer duidelijk kansen liggen om aan te sluiten op het Crombacherbeekdal met zijn ecologische potenties. Het lijkt ons zinvol op deze hele strook de titel natuur te geven, temeer om op deze wijze het beekdal landschappelijk te houden. □□ Voor het vlinder- en orchideeëngebied ten westen van de Dentgenbachweg: op de kaart is ons inziens onvoldoende ruimte gewaarborgd die noodzakelijk is om dit unieke gebied (zie deelrapport 8A) niet aan te tasten. □
Antwoord:	1) Ter plaatse van het Vauputsdal zijn dassentunnels ter plaatse van de kruising met de Vauputsweg en een faunapassage ter plaatse van de beekkruising met de Vloedgraaf voorzien. Aansluitend aan deze passages zijn gronden gereserveerd t.b.v. de geleiding naar de faunapassages en inrichting van functioneel leefgebied van de beschermde soorten. Het ecologisch netwerk wordt op deze manier gehandhaafd en maakt in het kader van het mitigatie- en compensatieplan onderdeel uit van de realisatie van de BPL.□□2) De provincie heeft bij het toewijzen van de compensatietaakstelling naast de POG tevens de EHS-beheersgebieden meegenomen als mogelijke compensatiegronden. Tevens heeft de provincie voorliggend compensatieplan geaccordeerd. Zij is dus hiervan op de hoogte en ziet geen knelpunten in deze met de bestaande plannen.□□3) Op verschillende plekken worden kansen benut om het bestaande ecologische netwerk te verbeteren. Alle beekkruisingen worden uitgevoerd in de optimum variant uit het rapport Taken (“Kruisingen BPL - Waterlopen - Uitvoeringsvoorstellen”, Taken, 2009), wat inhoudt dat er altijd een ecologische verbinding en een langzaam verkeerverbinding is voorzien.□ □4) zie antwoord bij 1)□□5) Waar de natuurcompensatiekaart en de Verbeelding niet met elkaar in overeenstemming zijn, zal dit worden aangepast.□□Enkele percelen ten zuiden van de Hamstraat (Crombacherbeekdal) hebben de bestemming Berm, omdat ter plaatse de mogelijkheid wordt opengehouden om de gronden op meerdere manieren te gaan gebruiken in de toekomst. □□Het ruimtebeslag van de weg ter plaatse van het orchideenveld is reeds geoptimaliseerd om het orchideeënveld zo min mogelijk aan te tasten. Door de verbreding van de weg neemt het aandeel verhard oppervlak toe. Het gaat hierbij om een toename van circa 7,5 m per strekkende meter weg. Deze potentiële afname aan infiltrerend oppervlak wordt gecompenseerd door langs de weg bermen en bergingssloten aan te leggen met een infiltrerende werking. De afwateringsloten zijn voorzien van stuwschotten om het water zo lang en zo dicht mogelijk bij de plek waar het valt vast te houden. Het hemelwater afkomstig van de weg komt ten goede aan het grondwater. Er treden als gevolg van de BPL dus geen hydrologische effecten op op de

orchideeënweide.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond, en voor het overige ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10039**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	I.□Ingeval de plannen voor aanleg en inrichting van de BPL op de ter visie gelegde wijze□worden uitgevoerd, levert dit allereerst een aantal praktische problemen op bij onze□bedrijfsvoering. Blijkbaar zijn deze niet of onvoldoende onderkend. Wij zullen□onderstaand deze in eerste aanleg summier aangeven. Summier omdat bij ons thans□nog veel meer vragen zijn dan antwoorden. Eerst op 15 juli jl. is in eerste overleg aan□ons kenbaar gemaakt hoe de plannen worden beoogd. De gegevens zijn echter□dusdanig globaal en beperkt uitgewerkt dat dit gesprek meer vragen dan antwoorden□opleverde.□Gezien de aard van ons bedrijf- met als hoofdtakken het houden van zoogkoeien,□akkerbouw en loonwerk - is een adequate en veilige bereikbaarheid voor de□bedrijfsvoering van cruciaal belang.□In ieder geval is ons duidelijk geworden dat door de situering en verknopingen van□bestaande wegen met, over en onder de BPL ons bedrijf/inrichting in een isolement□komt te liggen.□Ook wordt de ligging van ons bedrijf/inrichting ten opzichte van de nabij gelegen□percelen alsook ook de percelen die elders gelegen zijn in de gemeente Kerkrade□(Dentgenbach-Erenstein) sterk verslechterd en zijn deze moeilijk tot niet meer□bereikbaar. Het lijkt erop dat de bereikbaarheid zelfs zodanig verslechterd dat de□bedrijfsvoering ter plaatse niet meer voortgezet kan worden.□Verder wordt door het aanleggen van de BPL `over` en zelfs `door` onze percelen de□meest primaire voorwaarden voor het houden van zoogkoeien geweld aangedaan of□wordt zelfs in zijn geheel onmogelijk. Wij willen hier met klem wijzen op het feit dat het□voor het houden van zoogkoeien uitermate belangrijk is dat er voldoende en□overzichtelijke uitloopmogelijkheden beschikbaar zijn.□Ik wil u daarom uitnodigen om de plannen verder ter plaatse te komen toelichten op het□punt van feitelijke situering, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Mocht deze toelichting□aanleiding geven tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons daartoe□nadrukkelijk het recht voor.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □□Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling.□□In dat kader is reeds met u door vertegenwoordigers van de provincie gesproken over de gevolgen van de gedeeltelijke verwerving van een deel van uw eigendom voor de verdere voortzetting van uw bedrijf. Recentelijk is daarbij gesproken over opwaarderen van een van de twee ontsluitingswegen waardoor de bereikbaarheid en voortzetting van het bedrijf kan worden gewaarborgd. □□Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10040**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de plannen, zoals deze tot uitdrukking komen in het ontwerp inpassingsplan, wordt de levensvatbaarheid van ons bedrijf dan ook in zéér ernstige mate bedreigd. Ook voor verdere bedrijfsontwikkeling- en uitbreiding, die in de toekomst nodig zal zijn om te kunnen blijven concurreren, blijft geen ruimte. Met name de op handen zijnde bedrijfsopvolging speelt daarbij een belangrijke rol. Het lijkt ons opportuun dat door de aanleg van de BPL wij niet geschaad mogen worden op de aspecten levensvatbaarheid en toekomstperspectief van ons bedrijf. Graag zien wij van u onderbouwd op welke wijze deze aspecten worden geborgd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10041**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	III. Door de werkzaamheden, die nodig zijn om de BPL te kunnen realiseren, kan er schade ontstaan aan de gebouwen en kan de waterhuishouding op de bij het bedrijf in gebruik zijnde percelen verstoord raken. U zou dit punt onderzocht dienen te hebben; resultaten zijn evenwel niet ter inzage gelegd, reden waarom wij eraan twijfelen of u deze effecten heeft onderzocht. Ik wil u uitnodigen om mij de terzake relevante stukken te doen toekomen en/of noodzakelijk aanvullend onderzoek uit te voeren. Mochten deze stukken aanleiding vormen tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons nadrukkelijk daartoe het recht voor.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10042**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zullen, door de verkeersaantrekkende werking van de BPL, er in de buitenlucht hogere concentraties aan fijn stof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) aanwezig zijn. Hierdoor zal de luchtkwaliteit voor ons en voor onze dieren verslechteren. Ons is niet uit de ter visie gelegde stukken gebleken waar en hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10 en PM2,5) verzoeken wij u om aan te geven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Gelet op het feit dat het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, enkel over jaargemiddelde concentraties spreekt, komen wij tot de conclusie dat blijkbaar dit aspect niet of nauwelijks is onderzocht. Gelet op de grote impact voor onze woon- en bedrijfssituatie (het houden van vee) verzoeken wij u in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken daartoe zo nodig nader onderzoek uit te voeren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). Er wordt dus ook voldaan aan de 24-uursgemiddelde norm voor PM10 en uursgemiddelde norm voor NO2, welke overigens pas overschreden worden bij een jaargemiddelde concentratie van respectievelijk 32,6 µg/m3 PM10 en 82,2 µg/m3 NO2. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10043**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	V. Ten slotte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Ik verzoek u ons daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren voorzieningen in de directe omgeving van ons bedrijf/inrichting en de bijbehorende woningen. Pas dan kunnen wij onze zienswijze op dit punt formuleren. Het mag duidelijk zijn dat de geluid-, stof- en andere schadelijke emissies op onze woningen (gevoelige objecten) op onze leefomgeving niet onevenredig of tot boven de wettelijke normen mogen toenemen. Uit de thans ter visie gelegde stukken kunnen wij onvoldoende concluderen of en in hoeverre ons woongenot en onze levenskwaliteit wordt aangetast. Wij nodigen u daarom uit om - op onze situatie betrekking hebbende - stukken uit de gepubliceerde papierwirwar van meer dan 4.000 pagina`s (!) te destilleren en aan ons te doen toekomen. Voor zover wij kunnen zien ontbreken er veel stukken en bijlagen alsook is de onderbouwing niet bekend, waardoor de kwaliteit van de gepubliceerde stukken zeer in twijfel getrokken dienen te worden. - Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10044**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10045**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10046

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10047**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10049**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. Nergens langs de Buitenring worden de grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden. Dit geldt ook voor de Volgelzankweg. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). Er wordt dus ook voldaan aan de 24-uursgemiddelde norm voor PM10 en uursgemiddelde norm voor NO2, welke overigens pas overschreden worden bij een jaargemiddelde concentratie van respectievelijk 32,6 µg/m3 PM10 en 82,2 µg/m3 NO2. Wij stellen vast dat de bewering dat het luchtkwaliteitsonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen niet nader door reclamant wordt onderbouwd. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10050

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10051

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10052**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat ergeen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring (inclusief op- en afritten) zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10053**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10054**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10055**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10056

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10057

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10058**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10059**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008. □
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10060**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10061**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10062

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01527-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 10063

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10064**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10065**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10066**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende financiele middelen voorhanden zijn om de benodigde gronden te verwerven of, indien noodzakelijk, te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10067**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10068**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01527-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **10069**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10070**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	I. Ingeval de plannen voor aanleg en inrichting van de BPL op de ter visie gelegde wijze worden uitgevoerd, levert dit allereerst een aantal praktische problemen op bij onze bedrijfsvoering. Blijkbaar zijn deze niet of onvoldoende onderkend. Wij zullen onderstaand deze in eerste aanleg summier aangeven. Summier omdat bij ons thans nog veel meer vragen zijn dan antwoorden. Eerst op 15 juli jl. is in eerste overleg aan ons kenbaar gemaakt hoe de plannen worden beoogd. De gegevens zijn echter dusdanig globaal en beperkt uitgewerkt dat dit gesprek meer vragen dan antwoorden opleverde. Gezien de aard van ons bedrijf- met als hoofdtakken het houden van zoogkoeien, akkerbouw en loonwerk - is een adequate en veilige bereikbaarheid voor de bedrijfsvoering van cruciaal belang. In ieder geval is ons duidelijk geworden dat door de situering en verknopingen van bestaande wegen met, over en onder de BPL ons bedrijf/inrichting in een isolement komt te liggen. Ook wordt de ligging van ons bedrijf/inrichting ten opzichte van de nabij gelegen percelen alsook ook de percelen die elders gelegen zijn in de gemeente Kerkrade (Dentgenbach-Erenstein) sterk verslechterd en zijn deze moeilijk tot niet meer bereikbaar. Het lijkt erop dat de bereikbaarheid zelfs zodanig verslechterd dat de bedrijfsvoering ter plaatse niet meer voortgezet kan worden. Verder wordt door het aanleggen van de BPL `over` en zelfs `door` onze percelen de meest primaire voorwaarden voor het houden van zoogkoeien geweld aangedaan of wordt zelfs in zijn geheel onmogelijk. Wij willen hier met klem wijzen op het feit dat het voor het houden van zoogkoeien uitermate belangrijk is dat er voldoende en overzichtelijke uitloopmogelijkheden beschikbaar zijn. Ik wil u daarom uitnodigen om de plannen verder ter plaatse te komen toelichten op het punt van feitelijke situering, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Mocht deze toelichting aanleiding geven tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons daartoe nadrukkelijk het recht voor.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling. In dat kader is reeds met u door vertegenwoordigers van de provincie gesproken over de gevolgen van de gedeeltelijke verwerving van een deel van uw eigendom voor de verdere voortzetting van uw bedrijf. Recentelijk is daarbij gesproken over opwaarderen van een van de twee ontsluitingswegen waardoor de bereikbaarheid en voortzetting van het bedrijf kan worden gewaarborgd. Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10071**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de plannen, zoals deze tot uitdrukking komen in het ontwerp inpassingsplan, wordt de levensvatbaarheid van ons bedrijf dan ook in zéér ernstige mate bedreigd. Ook voor verdere bedrijfsontwikkeling- en uitbreiding, die in de toekomst nodig zal zijn om te kunnen blijven concurreren, blijft geen ruimte. Met name de op handen zijnde bedrijfsopvolging speelt daarbij een belangrijke rol. Het lijkt ons opportuun dat door de aanleg van de BPL wij niet geschaad mogen worden op de aspecten levensvatbaarheid en toekomstperspectief van ons bedrijf. Graag zien wij van u onderbouwd op welke wijze deze aspecten worden geborgd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10072**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	III. Door de werkzaamheden, die nodig zijn om de BPL te kunnen realiseren, kan er schade ontstaan aan de gebouwen en kan de waterhuishouding op de bij het bedrijf in gebruik zijnde percelen verstoord raken. U zou dit punt onderzocht dienen te hebben; resultaten zijn evenwel niet ter inzage gelegd, reden waarom wij eraan twijfelen of u deze effecten heeft onderzocht. Ik wil u uitnodigen om mij de terzake relevante stukken te doen toekomen en/of noodzakelijk aanvullend onderzoek uit te voeren. Mochten deze stukken aanleiding vormen tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons nadrukkelijk daartoe het recht voor.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10073**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zullen, door de verkeersaantrekkende werking van de BPL, er in de buitenlucht hogere concentraties aan fijn stof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) aanwezig zijn. Hierdoor zal de luchtkwaliteit voor ons en voor onze dieren verslechteren. Ons is niet uit de ter visie gelegde stukken gebleken waar en hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10 en PM2,5) verzoeken wij u om aan te geven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Gelet op het feit dat het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, enkel over jaargemiddelde concentraties spreekt, komen wij tot de conclusie dat blijkbaar dit aspect niet of nauwelijks is onderzocht. Gelet op de grote impact voor onze woon- en bedrijfssituatie (het houden van vee) verzoeken wij u in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken daartoe zo nodig nader onderzoek uit te voeren.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10074**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	V. Ten slotte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Ik verzoek u ons daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren voorzieningen in de directe omgeving van ons bedrijf/inrichting en de bijbehorende woningen. Pas dan kunnen wij onze zienswijze op dit punt formuleren. Het mag duidelijk zijn dat de geluid-, stof- en andere schadelijke emissies op onze woningen (gevoelige objecten) op onze leefomgeving niet onevenredig of tot boven de wettelijke normen mogen toenemen. Uit de thans ter visie gelegde stukken kunnen wij onvoldoende concluderen of en in hoeverre ons woongenot en onze levenskwaliteit wordt aangetast. Wij nodigen u daarom uit om - op onze situatie betrekking hebbende - stukken uit de gepubliceerde papierwirwar van meer dan 4.000 pagina`s (!) te destilleren en aan ons te doen toekomen. Voor zover wij kunnen zien ontbreken er veel stukken en bijlagen alsook is de onderbouwing niet bekend, waardoor de kwaliteit van de gepubliceerde stukken zeer in twijfel getrokken dienen te worden. - Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10075**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10076**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10077

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. □Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10078**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10081

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10082

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10083

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10084

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring (inclusief op- en afritten) zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10085**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10086**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10087**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10088**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp. Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10089**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10090**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen. □□
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10091**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008□Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10092**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10093**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positiefVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10094**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10095**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10096

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01529-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10097

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10098**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende financiele middelen voorhanden zijn om de benodigde gronden te verwerven of, indien noodzakelijk, te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10099**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10100**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01529-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10101**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10102**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	I. Ingeval de plannen voor aanleg en inrichting van de BPL op de ter visie gelegde wijze worden uitgevoerd, levert dit allereerst een aantal praktische problemen op bij onze bedrijfsvoering. Blijkbaar zijn deze niet of onvoldoende onderkend. Wij zullen onderstaand deze in eerste aanleg summier aangeven. Summier omdat bij ons thans nog veel meer vragen zijn dan antwoorden. Eerst op 15 juli jl. is in eerste overleg aan ons kenbaar gemaakt hoe de plannen worden beoogd. De gegevens zijn echter dusdanig globaal en beperkt uitgewerkt dat dit gesprek meer vragen dan antwoorden opleverde. Gezien de aard van ons bedrijf- met als hoofdtakken het houden van zoogkoeien, akkerbouw en loonwerk - is een adequate en veilige bereikbaarheid voor de bedrijfsvoering van cruciaal belang. In ieder geval is ons duidelijk geworden dat door de situering en verknopingen van bestaande wegen met, over en onder de BPL ons bedrijf/inrichting in een isolement komt te liggen. Ook wordt de ligging van ons bedrijf/inrichting ten opzichte van de nabij gelegen percelen alsook ook de percelen die elders gelegen zijn in de gemeente Kerkrade (Dentgenbach-Erenstein) sterk verslechterd en zijn deze moeilijk tot niet meer bereikbaar. Het lijkt erop dat de bereikbaarheid zelfs zodanig verslechterd dat de bedrijfsvoering ter plaatse niet meer voortgezet kan worden. Verder wordt door het aanleggen van de BPL `over` en zelfs `door` onze percelen de meest primaire voorwaarden voor het houden van zoogkoeien geweld aangedaan of wordt zelfs in zijn geheel onmogelijk. Wij willen hier met klem wijzen op het feit dat het voor het houden van zoogkoeien uitermate belangrijk is dat er voldoende en overzichtelijke uitloopmogelijkheden beschikbaar zijn. Ik wil u daarom uitnodigen om de plannen verder ter plaatse te komen toelichten op het punt van feitelijke situering, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Mocht deze toelichting aanleiding geven tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons daartoe nadrukkelijk het recht voor.
Antwoord:	`Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is volledige schadeloosstelling. In dat kader is reeds met u door vertegenwoordigers van de provincie gesproken over de gevolgen van de gedeeltelijke verwerving van een deel van uw eigendom voor de verdere voortzetting van uw bedrijf. Recentelijk is daarbij gesproken over opwaarderen van een van de twee ontsluitingswegen waardoor de bereikbaarheid en voortzetting van het bedrijf kan worden gewaarborgd. Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10103**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de plannen, zoals deze tot uitdrukking komen in het ontwerp inpassingsplan, wordt de levensvatbaarheid van ons bedrijf dan ook in zéér ernstige mate bedreigd. Ook voor verdere bedrijfsontwikkeling- en uitbreiding, die in de toekomst nodig zal zijn om te kunnen blijven concurreren, blijft geen ruimte. Met name de op handen zijnde bedrijfsopvolging speelt daarbij een belangrijke rol. Het lijkt ons opportuun dat door de aanleg van de BPL wij niet geschaad mogen worden op de aspecten levensvatbaarheid en toekomstperspectief van ons bedrijf. Graag zien wij van u onderbouwd op welke wijze deze aspecten worden geborgd.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: zienswijze voor wat betreft dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10104**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	III. Door de werkzaamheden, die nodig zijn om de BPL te kunnen realiseren, kan er schade ontstaan aan de gebouwen en kan de waterhuishouding op de bij het bedrijf in gebruik zijnde percelen verstoord raken. U zou dit punt onderzocht dienen te hebben; resultaten zijn evenwel niet ter inzage gelegd, reden waarom wij eraan twijfelen of u deze effecten heeft onderzocht. Ik wil u uitnodigen om mij de terzake relevante stukken te doen toekomen en/of noodzakelijk aanvullend onderzoek uit te voeren. Mochten deze stukken aanleiding vormen tot het aanvullen van deze zienswijze, dan behouden wij ons nadrukkelijk daartoe het recht voor.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10105**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Daarnaast zullen, door de verkeersaantrekkende werking van de BPL, er in de buitenlucht hogere concentraties aan fijn stof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) aanwezig zijn. Hierdoor zal de luchtkwaliteit voor ons en voor onze dieren verslechteren.□Ons is niet uit de ter visie gelegde stukken gebleken waar en hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10 en PM2,5) verzoeken wij u om aan te geven tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden.□Gelet op het feit dat het verrichte luchtkwaliteitsonderzoek, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, enkel over jaargemiddelde concentraties spreekt, komen wij tot de conclusie dat blijkbaar dit aspect niet of nauwelijks is onderzocht. Gelet op de grote impact voor onze woon- en bedrijfssituatie (het houden van vee) verzoeken wij u in het kader van de nu ter visie liggende ontwerp stukken daartoe zo nodig nader onderzoek uit te voeren.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10106**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	V. Ten slotte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Ik verzoek u ons daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren voorzieningen in de directe omgeving van ons bedrijf/inrichting en de bijbehorende woningen. Pas dan kunnen wij onze zienswijze op dit punt formuleren. Het mag duidelijk zijn dat de geluid-, stof- en andere schadelijke emissies op onze woningen (gevoelige objecten) op onze leefomgeving niet onevenredig of tot boven de wettelijke normen mogen toenemen. Uit de thans ter visie gelegde stukken kunnen wij onvoldoende concluderen of en in hoeverre ons woongenot en onze levenskwaliteit wordt aangetast. Wij nodigen u daarom uit om - op onze situatie betrekking hebbende - stukken uit de gepubliceerde papierwirwar van meer dan 4.000 pagina`s (!) te destilleren en aan ons te doen toekomen. Voor zover wij kunnen zien ontbreken er veel stukken en bijlagen alsook is de onderbouwing niet bekend, waardoor de kwaliteit van de gepubliceerde stukken zeer in twijfel getrokken dienen te worden. - Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10107**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwei door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10108**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01530-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 10109

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd.□Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast. □
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10110**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Vogelzankweg heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10112**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit□Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2.5) en stikstofdioxide (NO2) op de Vogelzankweg. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.□□De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. □ □Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog □ □geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. □ □De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot □ □een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de □ □aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb').□□ Er wordt dus ook voldaan aan de 24-uursgemiddelde norm voor PM10 en uursgemiddelde □□norm voor NO2, welke overigens pas overschreden worden bij een jaargemiddelde □□concentratie van respectievelijk 32,6 µg/m3 PM10 en 82,2 µg/m3 NO2.Wij stellen vast □□dat de bewering dat het luchtkwaliteitsonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen niet □□nader door reclamant wordt onderbouwd.Bij het besluit van Provinciale Staten ten □□aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek □□bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit □□tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende □□stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens □□deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-□□Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen □□aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij□□ de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling □□van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen □□bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens □□ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de □□terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van □□het ontwerp-Inpassingsplan.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10113**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Woongenot Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Vogelzankweg sterk toenemen. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10114**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10115**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Deelrapport 10, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, geeft inzicht in het uitgevoerde akoestisch onderzoek. De geluidsbelasting en de eventueel benodigde geluidswerende voorzieningen zijn in dit rapport inzichtelijk gemaakt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10117**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10118**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor de aankoop van de woning bestaat geen noodzaak. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10119**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatief plan Ingeval u de geplande aanleg onverhoopt toch doorzet, vraag ik u uw plannen dusdanig aan te passen conform onderstaand indicatief ontwerp. Gemeld ontwerp lost in één keer de problemen op die thans worden voorzien aan zowel de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg. Verkeerskundig wordt een veel aantrekkelijkere situatie gerealiseerd. De overlast voor de diverse woningen/woonctusters wordt enorm ingeperkt. Het aantal te amoveren woningen zal niet toenemen, waarschijnlijk zelfs afnemen en kostentechnisch zullen er nauwelijks verschillen zijn met het door u gepresenteerde ontwerp.Kortom, alleen maar verbeteringen en een win-win-situatie voor alle betrokken partijen.
Antwoord:	De voorliggende oplossing voor de volledige aansluiting van de Hoogstraat is het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Hierbij is rekening gehouden met de geprognosticeerde intensiteiten op alle wegvakken. In de directe omgeving van de Hoogstraat zijn diverse dwangpunten aanwezig die een goede locatie en inpassing van de aansluiting vereisen. Vanwege de intensiteiten zijn diverse opstelvakken benodigd voor de verkeerslichten. Deze hebben een benodigde lengte. De combinatie van beide levert een volgende bepalende factor op voor de locatie van de aansluiting. Ook de ligging en de mogelijke omrijdbewegingen zijn bepalend voor de afwikkeling van het verkeer en de verkeersaantrekkende werking van de aansluiting. Daarnaast dient ook de bereikbaarheid van de percelen gewaarborgd te blijven. Uit de integrale afweging van onder andere bovenstaand genoemde aspecten is de huidige locatie en aansluitvorm tot stand gekomen. Een andere oplossing is derhalve niet mogelijk, zonder afbreuk te doen aan bovenstaande aspecten. De door u voorgestelde oplossing zal met name verkeerskundige bezwaren hebben, onder meer doordat verkeer van en naar de aansluitingmoet omrijden en daarmee tot zeer grote verkeersstromen leiden die onvoldoende afgewikkeld kunnen worden.Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10120**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10121**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, ftjnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10122**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Toepassing SVBP2008 Uw plan is niet in overeenstemming is met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10123**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10124**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een positief advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10125**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een trace geclaimd zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10126**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10127**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10128**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10129**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende financiele middelen voorhanden zijn om de benodigde gronden te verwerven of, indien noodzakelijk, te onteigenen op basis van volledige schadeloosstelling. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10130**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10131**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01530-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10132**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 173 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10135**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De uitkomst van dit overleg is in hoofdlijn dat de agrarische omgeving rond het gezicht open en in principe ook vrij van hoge beplanting dient te worden gehouden. Geluidschermen, afscheidingen e.d. van de verdiepte buitenring zullen zodanig worden ontworpen dat deze niet als zodanig herkenbaar zijn in het zichtveld vanaf het kasteel tot aan de rand van de bebouwing van de gemeente Brunssum. De nieuwe allee zal zodanig worden ontworpen dat er sprake is van een landschappelijk aanleg waarbij de historische lijn van de oude rijweg naar het kasteel zal worden versterkt door heraanplant van een krachtige bomenrij.
Antwoord:	De aanwijzing van het beschermde dorpsgezicht Amstenrade dateert reeds uit de jaren `60, waarbij het kastelencomplex de belangrijkste kern is. Dit complex heeft zich in de loop van tijd verder uitgebreid met woningen en landschappelijke inrichting. Bescherming van de zichtlijnen vanuit het kasteel is belangrijk. Belangrijk is het verstevigen van de open structuur en historische lijnen naar het kasteel. Ten behoeve van een goede inpassing van de Buitenring ten opzichte van het beschermde dorpsgezicht Amstenrade wordt de Buitenring verdiept aangelegd. In het overleg van 23 juli 2010 heeft de medewerker van de Rjiksdienst aangegeven dat hij in kan stemmen met de huidige ligging van het tracé voor de Buitenring, de uitgewerkte aansluitvorm en het basisplan voor de landschappelijke inpassing. Voor de insteek die gekozen is in het ontwikkelingsplan vraagt hij echter aandacht. Immers door de toepassing van fruitboomgaarden wordt de openheid van een deel van het agrarisch cultuurlandschap en daarmee de zichtlijnen vanaf het kasteel op de omgeving vanaf de zuidgrens van de weg doorbroken. Om de zichtlijnen in stand te houden wordt de agrarische omgeving rond het beschermd dorpsgezicht open en vrij van hoge beplanting gehouden. Geluidschermen, afscheidingen e.d. van de verdiepte buitenring worden zodanig ontworpen dat deze niet als zodanig herkenbaar zijn in het zichtveld vanaf het kasteel tot aan de rand van de bebouwing van de gemeente Brunssum. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10136**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Schaalvergroting van de infrastructuur van de Allee (door samenbundeling van de twee maal twee rijbanen, een nieuw fietspad en de nog niet in het plan opgenomen ontsluitingweg voor de bebouwing aan de Oudestraat) zal door middel van groene scheidingen worden beperkt.□Verkeersaanduidingen en bewegwijzering zullen zodanig worden ingepast dat ze de waarden van het gezicht niet verstoren. Dit geldt vooral nabij de bebouwing van het kasteel.
Antwoord:	In het overleg d.d. 23 juli 2010 heeft de Rjiksdienst aandacht gevraagd voor de inrichting van de aansluiting en de verdere uitwerking voor het wegmeubilair en de bebording. De medewerker van de Rijksdienst heeft aangegeven dat ook bij deze uitwerking de openheid zo veel mogelijk in stand zal moeten blijven. Daar waar afscheidingen noodzakelijk zijn - bijvoorbeeld tussen de rijweg en het fietspad - zouden hagen moeten worden toegepast. Het herstel van de oude oprijlaan in de boomstructuur, waarbij eventueel ook een middenberm kan worden benut, is een aandachtspunt.□Om hieraan tegemoet te komen zal de nieuwe allee zodanig worden ontworpen dat er sprake is van een landschappelijke aanleg waarbij de historische lijn van de oude rijweg naar het kasteel zal worden versterkt door heraanplant van een krachtige bomenrij.□Schaalvergroting van de infrastructuur van de Allee als gevolg van de samenbundeling van de twee maal twee rijbanen, een nieuw fietspad en de nog niet in het plan opgenomen ontsluitingweg voor de bebouwing aan de Oudestraat worden door middel van groene afscheidingen i.c hagen beperkt. Verkeersborden en bewegwijzering zullen zodanig worden ingepast dat ze de waarden van het gezicht niet verstoren. Dit geldt vooral nabij de bebouwing van het kasteel.□In het Provinciaal Inpassingplan worden passende bepalingen opgenomen om de realisering van de hiervoor genoemde uitgangspunten mogelijk te maken. Daarmee wordt tevens voldaan aan het rechtsvervolg ex artikel 36 van de Monumentenwet 1988 dat het PIP voldoende beschermend is voor de beschreven waarden van het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. □In het omgevingsplan worden deze uitgangspunten opgenomen in de beschrijving van het basisplan en het uitwerkingsproject. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10137**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij u is een rijksreactie ingediend in het kader van vooroverleg inzake het PIP-BPL bij brief dd 8 feb. 2010, kenmerk 20100007791-JOH-Z. Hierin is verzocht om over het beschermd dorpsgezicht Amsterade met mij van gedachten te wisselen. Het doel daarvan is om in gezamenlijk overleg te bezien waar het plan kan worden aangescherpt, waar het de cultuurhistorische waarden van het gezicht Amsterade betreft. Dit overleg heeft op 23 juli jl. plaatsgevonden. Het verslag van dit overleg is als bijlage bij deze zienswijze meegezonden.□□Ik kan met deze maatregelen instemmen indien daarvoor de nodige voorschriften in het PIP worden opgenomen. Daarmee wordt tevens voldaan aan het rechtsvervolg ex artikel 36 van de Monumentenwet 1988 dat het PIP voldoende beschermend is voor de beschreven waarden van het beschermde dorpsgezicht Amsterade. □
Antwoord:	Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10138**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het gekozen voorkeursalternatief houdt onvoldoende rekening houdt met de monumentale waarden van het kasteel Reimersbeek.
Antwoord:	Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), de ligging van woonbebouwing en bedrijventerreinen, de bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Het kasteel (met hoeve) blijft gehandhaafd, alsook de oude wagenschuur. Door de aanleg van de A76 is de oprijlaan afgesneden en heeft die zijn functie verloren. Hij is al meer dan een halve eeuw niet meer als zodanig in gebruik. Om het verlies van de historische waarde van de landschappelijke structuur te compenseren, zijn in het Omgevingsplan van de Buitenring Parkstad Limburg in het basisplan en in het Landschapsplan extra maatregelen opgenomen voor de landschappelijke inpassing van het kasteel in zijn omgeving. Die kunnen binnen de vigerende bestemming worden gerealiseerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10141**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Onduidelijk is in hoeverre de mitigerende en compenserende maatregelen, zoals genoemd in de tracénota/MER- aansluiting Nuth, ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd en of daarmee ook het gewenste effect om de verstoring van de situationele waarden te verzachten ook wordt bereikt. Door de zeer beperkte ruimte tussen het verkeersknooppunt en het kasteelcomplex zijn mitigerende maatregelen op die locatie mogelijk niet uitvoerbaar of ineffectief. Ondanks het treffen van mitigerende maatregeien zal de verstoring van de situationele en landschappelijke waarden met de mitigerende maatregelen overigens niet kunnen worden beperkt. Immers de aanwezigheid van het landschap en de visuele relatie tussen kasteel en landschap zullen altijd worden verstoord door de aanleg van het knooppunt volgens het voorkeursalternatief.
Antwoord:	De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. Dit is een hard uitgangspunt. Dit is ook de reden dat de aansluiting op de A76 bij Nuth is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring; beide zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Er zijn verschillende alternatieve oplossingen en lokaties onderzocht in de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. Op basis van een integrale afweging, gebaseerd op de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de tracénota/MER, heeft GS van de provincie Limburg als voorkeursalternatief gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit alternatief is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring. Dit alternatief levert als een van de weinige alternatieven voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer (toekomstvaste oplossing) en heeft de minst nadelige milieueffecten. Qua ontwerp is dit ook de meest compacte oplossing. Uit de Passende Beoordeling die is uitgevoerd voor het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal komt naar voren dat de aansluiting Nuth, inclusief de turbo-rotonde, niet leidt tot significant negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden in het gebied. Ter compensatie van de aantasting van de beschermde gebieden EHS en POG wordt aangrenzend aan de weg op verschillende plaatsen nieuwe natuur ontwikkeld. Tevens wordt aantasting van leefgebied van beschermde soorten gemitigeerd door inrichting van leefgebied op andere locaties, en worden bestaande faunaverbindingen hersteld door de aanleg van diverse faunapassages voorzien in de gewenste verbindingszone tussen Schinnen en Nuth. Daarmee wordt ingespeeld op de wens om ter plaatse een ecologische verbindingszone te realiseren. De mitigatie- en compensatiemaaregelen bij aansluiting Nuth worden in het PIP opgenomen en op deze wijze planologisch geborgd. □□Bij het ontwerp van het verkeersplein is er alles aan gedaan om het verkeersplein zo goed mogelijk landschappelijk in te passen, binnen de gestelde randvoorwaarden. In het omgevingsplan zijn aanvullende maatregelen opgenomen om de situatie zo goed mogelijk landschappelijk in te passen. □Deze aanvullende maatregelen zijn mogelijk binnen de ter plaatse geldende bestemmingen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01531-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10142**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed , Smallepad 5 3811MG te Amersfoort
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik vind ook dat het PIP, de tracénota-MER en omgevingsplan op het gewenste beoordelingsniveau nog onvoldoende inzicht geven over de effecten van de voorgestelde omgevingsinrichting.
Antwoord:	Bij de uitwerking van het knooppunt Nuth is gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal ruimtebeslag. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast. In het Omgevingsplan zijn aanvullende maatregelen opgenomen om deze oplossing landschappelijk in te passen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ondergetekende heeft in een eerder fase ook al zijn zienswijze bekend gemaakt inzake de□gerezen problematiek bij de aanleg van de buitenring Parkstad. In dit verband verwijs ik naar□de Nota zienswijze en bijlage 2 nummer 520. Met uitzondering van de publicaties via de media heb ik van u geen reacties meer mogen ontvangen inzake de voortgang. Ik heb hiervoor begrip maar vind dit spijtig te moeten constateren.
Antwoord:	Wij nemen kennis van uw standpunt.□

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn bezwaren blijven onverkort van kracht weshalve ik mijn zienswijze wederom bekend maak. De buitenring moet zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en het doel is het verkeer buiten de kernen te houden en deze te ontlasten. Ondergetekende woont aan de Schanserweg en juist die wordt onevenredig zwaar getroffen door de door u voorgestelde maatregelen dan wel niet nemen van maatregelen. Uw plannen hebben een aanzuigende werking van verkeer op de Schanserweg. Voor de Schanserweg wordt dus het tegengestelde bereikt door uw plannen.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze beoogd wordt in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg (inclusief aansluiting Hoogstraat) voor het deel van de Schanserweg tussen Gravenweg en Hoefveld nauwelijks tot verandering van de verkeersintensiteiten leidt. Op basis van het verkeersmodel wordt voor het deel van de Schanserweg tussen Hoefveld en Hereweg een afname van de verkeersintensiteiten verwacht in 2025 in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt meer dan een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen verwacht op de Schanserweg indien uw plannen doorgaan. Ondergetekende, en ongetwijfeld ook andere, leidt(en) hierdoor onevenredig grote schade. Het leef en woonmillieu wordt zwaar aangetast. Het is evident dat een en ander ook een sterke toename van de geluidsoverlast zal veroorzaken. Ook andere hinder zoals fijnstoffen en uitlaatgassen en trillingen zullen buitenproportioneel toenemen met alle gevolgen van dien. Op dit ogenblik is het ook nog zo dat de Schanserweg en Knieberglaan zeer veel last ondervind van het verkeer op de N299. Het slapen met open ramen is niet mogelijk vanwege de continue geproduceerde geluidsoverlast. Dit met name bij mooi weer en/of als de wind uit het oosten komt. Dit heeft evident gezondheidschade tot gevolg.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze beoogd wordt in het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg voor het deel van de Schanserweg tussen Gravenweg en Hoefveld nauwelijks tot verandering van de verkeersintensiteiten leidt. Op basis van het verkeersmodel wordt voor het deel van de Schanserweg tussen Hoefveld en Hereweg een afname van de verkeersintensiteiten verwacht in 2025 in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10155**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bovendien worden de woningen aan de Schanserweg materieel gesloopt door de vele verkeersafwikkelingen nu die op nog geen halve meter afstand van de hoofdweg verwijderd liggen. Het behoeft geen betoog dat de woningen schade en scheuren oplopen door trillingen van het zware verkeer en door de grote toename van verkeerafwikkelingen. Materieel worden de woningen gewoon slooprijp gemaakt. Een en ander is slechts een kwestie van tijd. De woningen dienen als oudedagsreserve en worden onverkoopbaar indien uw plannen onverkort doorgaan. In dit opzicht worden de bewoners nogmaals onevenredig zwaar geraakt ten opzichte van de voordelen van de ring elders. De bewoners van de Schanserweg mogen dan ook niet met de rekening worden opgescheept. Dat er sprake is van causaal verband tussen de onverkoopbaarheid van de woningen dan wel de te leiden schade behoeft verder geen betoog. Ik stel u hierbij dan ook aansprakelijk voor de schade die ondergetekende leidt als gevolg van uw plannen. Een plan schadeclaim kan dan ook niet uitblijven nu de woningen als gevolg van de maatregelen zwaar moeten worden afgewaardeerd.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Om verdere schade te voorkomen zou de Schanserweg moeten worden voorzien van geluidswerend asfalt en snelheidsbeperkende maatregelen. Ook de N299 zou van geluidswerend asfalt moeten worden voorzien. Ook de aansluiting van de bruggen op het vaste gedeelte van de weg zou nader onderzocht moeten worden nu dit veel geluidsoverlast veroorzaakt in de Knieberglaan en Schanserweg. Het plaatsen van nog hogere geluidschermen zal met de nodige voorzichtigheid moeten plaatsvinden. Immers dit kan leiden tot een afname voor de Knieberglaan maar tot een toename van een nog hogere geluidsoverlast voor de bewoners aan de Schanserweg. Dat dit niet wenselijk is behoeft verder geen betoog. □□bijlage 1 Geluidsoverlast□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog.□De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt01520_A) is er 14,5 dB toename tg.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 a 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel.□De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkten wat de provincie beweert.□Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen.□Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB.□De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen.□Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg.□Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst.□Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijkerwijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden.□De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat. De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dB`s enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten.□De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe.□De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende□maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade.□Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achterelkaar.□De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van

tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	bijlage 2 Het ontbreken van `nut en noodzaak`□De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van `nut en noodzaak` van de ring.□Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien.□Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde:□Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.□De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te□onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan□onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring□mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste□prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al□dan niet als scenario.□In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys□rapport.□Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking□alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys.□Het Ecorys rapport van juni 2010□Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van `nut en noodzaak` zoals door de wet vereist. Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel.□Toetsing op doelbereik□In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden.□Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse□Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA.□Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys.□Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euro`s.□baten reistijd autoverkeer 232□verkeersveiligheid 82□overige baten t.g.v. reistijd 47□overig maatschappelijke baten 16□totaal 377□kosten investeringskosten 266□beheer en onderhoud 68□totaal 334□Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro.□Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de

netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01532-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11134**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heckmans F.J.B., Schanserweg 5d 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	bijlage 3 Onbehoorlijk bestuurNaar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:• het zorgvuldigheidsbeginsel;• het motiveringsbeginsel;• het evenredigheidsbeginsel.Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenott.g.v geluidsoverlast dus : een aantasting van ons directe leefmilieu.ZorgvuldigheidsbeginselwerkdefinitieDe overheid moet een besluit zorgvuldig voorbereiden en nemen: correcte behandeling van de burger, zorgvuldig onderzoek naar de feiten en belangen, procedures goed volgen en deugdelijkbesluitvorming.de verwijtenKort samengevat; de provincie is aan het project begonnen zonder zich af te vragen of de buitenring maatschappelijk gewenst is. Men is begonnen met het nemen van het politieke besluit om de ring aan te leggen op grond van vage doelstellingen. Vervolgens zijn de doelstellingen voortdurend bijgesteld, maar het einddoel, de ring, niet. Tenslotte heeft de provincie nog geprobeerd via het rapport van Ecorys `nut en noodzaak` te onderbouwen terwijl dit ergens aan het begin van het traject had moeten gebeuren.Kritiek van burgers, organisatie en gemeentelijke overheden wordt gepareerd met een soort cursus "How to lie with statistics". Basis gegevens veranderen voortdurend en je weet als burger totaal niet meer wat je boven het hoofd hangt.De besluitvorming wordt gekenmerkt door een provincie die probeert de macht naar zich toe te trekken en daarvoor zelfs de gemeentes die opkomen voor de belangen van de burgers uitschakelt middels de crisis en herstelwet. Gemeentes worden ook regelrecht gechanteerd door mededelingen zoals `indien gemeente X niet meewerkt dan krijgt deze gemeente geen geld uit het regionaal structuurfonds van de provincie`.Motiveringsbeginselwerkdefinitie De overheid moet zijn besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch zijn.het verwijtNaar mijn idee moet hiervoor allereerst naar `nut en noodzaak` en vervolgens naar het`maatschappelijk rendement` worden gekeken. `Nut en noodzaak` aantonen is nog steeds niet gelukt, ondanks het rapport van Ecorys van juni 2010 en het maatschappelijk rendement is waarschijnlijk zeer negatief (zie bijlage 2 Het ontbreken van `nut en noodzaak`).Evenredigheidsbeginselwerkdefinitie De overheid moet ervoor zorgen dat de lasten of nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit.het verwijtHet maatschappelijk belang, ontbreekt. Zie mijn commentaar op de operationalisatie in de vorm van de MKBA in het Ecorys rapportHier tegenover staan de lasten van duizenden burgers die hun huizen in waarde zien dalen, die hun woongenot zien verminderen en die gezondheidsschade oplopen en waarvan het leefmilieu enorm wordt aangetast.Conclusie: onbehoorlijk bestuur.
Antwoord:	Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kicken C.H., Brunssummerweg 45 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij deze wens ik onze bezwaren als particulier kenbaar te maken tegen de aanleg van de buitenring. Reden van onze bezwaren: Geluidsoverlast dus minder woongenot.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Door het toepassen van geluidbeperkende maatregelen wordt voorkomen dat er sprake is van een aantasting van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10159**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kicken C.H., Brunssummerweg 45 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bij deze wens ik onze bezwaren als particulier kenbaar te maken tegen de aanleg van de buitenring.□Reden van onze bezwaren:□Meer produktie van uitlaatgassen en fijnstof.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01533-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kicken C.H., Brunssummerweg 45 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Bij deze wens ik onze bezwaren als particulier kenbaar te maken tegen de aanleg van de buitenring.□Reden van onze bezwaren:□Waardevermindering van onze woning.□
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Laat ik allereerst opmerken dat ik sterk het vermoeden heb dat u bewust dit weer in juni doet, omdat u weet dat veel mensen dan liever bezig zijn met het mooie weer, vakantieplannen, een barbecue in de tuin en zeker niet met een kruiwagen nota`s en notities van de Buitenring. Dit gebeurt bij herhaling en dan is dat geen toeval meer maar laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10163**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De (provinciale) overheid is onbetrouwbaar:□U bent ruim tien jaar geleden een verkeerde weg ingeslagen en u blijft halsstarrig letterlijk en figuurlijk vast houden aan de gekozen route en verdwaalt langzamerhand in een woud van onderzoeken en nota`s. Het idee van een betere aansluiting van de oostkant van het huidige Parkstad leeft al enkele decennia. Vele malen werd erover gesproken en even zo vele malen ging het idee weer van tafel. Als betrokken burger ben je een aantal keren blij dat je verlost bent van deze plannen, maar dan ineens is het plan, het idee er weer. De burger is in dit dossier overgeleverd aan de grillen van de overheden. Dat is al mijn eerste punt van kritiek: de overheid is absoluut in dit dossier niet te vertrouwen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□

□
Gelet op het voorstaande is de besluitvorming zorgvuldig tot stand gekomen en zijn de burgers goed geinformeerd over de besluitvorming. Uw mening dat de overheid onbetrouwbaar is delen wij niet. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren. □□

Hoofdzienswijze: 01534-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10165

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ik kan dit ook nog nader toelichten.□In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de□weg en het mogelijke tracé niet opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer□aan de orde. In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. Dit plan was bedoeld om wonen in het bos, in het groen mogelijk te maken: dat was nadrukkelijk het thema van het beeldkwaliteitsplan. Mensen kozen bewust voor deze vorm van wonen. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen weg opgenomen in het B.P Amstenraderveld. Omstreeks die tijd werden ook de eerste woningen opgeleverd.□In de jaren daarna steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op. Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. De wijk is dan net af. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu ligt er anno 2010 een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Hoe ver reikt het collectieve geheugen van de Provincie en de gemeente Brunssum is dan de vraag. Is hier sprake van geheugenverlies of is hier sprake van bewust handelen. Is het laatste het geval, dan is dit een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel, maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Als deze handelwijze in Limburg en in Nederland gewoonte wordt, kun je niet meer op de overheid vertrouwen.
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10169**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Herhaaldelijk suggereert de Provincie in haar officiële stukken maar ook in publicaties dat vanaf de Tracénota-Mer fase I nut en noodzaak van de weg is aangetoond. De Mercommissie geeft echter in 2000 heel nadrukkelijk een voorlopig oordeel en maakt in het aanvullend advies van 2009 nog eens expliciet duidelijk dat de Provincie nut en noodzaak moet onderbouwen. Ondertussen heeft de Provincie iedereen willen doen geloven dat nut en noodzaak al lang waren aangetoond. Als de Provincie absoluut die mening was toegedaan, dan had Ecorijs niet de opdracht gekregen om hier een rapport voor op te stellen. Dit is zeer onzorgvuldig handelen en communiceren. Over het rapport van Ecorijs kom ik nog te spreken.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Mijn stelling wordt nog eens onderstreept doordat de Provincie bij het ontwerpinpassingsplan de Mer-commissie niet meer wenst in te schakelen. Dit kan nu, omdat de Crisis- en herstelwet dit mogelijk maakt. Een gerenommeerd adviesorgaan, dat wel eens lastig is voor overheidsorganen wordt zo ter zijde geschoven. Een onprettig déja vu. In Parkstad - vooral in Brunssum en Onderbanken - hebben burgers dit eerder meegemaakt.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10173**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Met de wet Nimby als onderlegger werd even 6 ha bos gekapt. Een Provinciale verordening werd door de hogere overheid ook nog even ter zijde geschoven en nu gaat die zelfde Provinciale overheid een zelfde handelwijze aan de dag leggen. Als de Nederlandse rechter dit niet corrigeert, dan bestaat onze rechtsstaat niet meer. Dan werkt blijkbaar wel de politieke lobby van bepaalde partijen, maar dezelfde politiek lobby doet hiermee de rechtstaat geweld aan. Die oude politiek is onlangs niet voor niets flink afgestraft. Deze handelwijze getuigt van weinig zelfrespect maar ook van een weinig respectvolle benadering van de burger. Ook al is iets formeel mogelijk dan nog hoef je er geen gebruik van te maken. Als overheidsorgaan zou je vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid juist wel het advies en het oordeel van de Mer-commissie willen weten.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Eenzelfde onzorgvuldigheid heeft de Provincie aan de dag gelegd als het gaat om de keuze van de corridor. Herhaaldelijk heeft de Provincie aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Ik citeer: blz. 27 Inpassingsplan "MER fase 1: Het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal." Dat is niet waar. Er zijn nooit corridors tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10180**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ik noem hier onder twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn:□1. Eind jaren 90 van de vorige eeuw is gewezen op een ander zoekgebied: Komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274., Dat is de N 580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. Vanaf dat punt had dan een oplossing moeten komen om het tracé te vervolgen, als dat al nodig was. Het vervolg van de route zou dan toch anders moeten zijn en niet de Brunssummerheide zo ingrijpend te belasten. De bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad was ook hiermee opgelost. Echter de provincie zelf heeft dit zoekgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt. Missie geslaagd voor de provincie.□2. In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Onderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt weer een oplossing moet komen om het tracé te volgen, als dat nodig is. (Zie 1)
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. □In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). □Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10183**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In het Pol van 2001 wordt de huidige corridor voor het eerst genoemd, maar dat was geen concrete beleidsbeslissing. Dus kon een burger daar ook niet tegen in het geweer komen.□Maar het proces ging verder alsof er geen andere mogelijkheden waren en gaandeweg werkte de Provincie eraan mee om alternatieven onmogelijk te maken.
Antwoord:	Aan het vastleggen van de corridor in het POL 2001 ligt een zorgvuldige onderbouwing ten grondslag. De corridor is gebaseerd op de daaraan ten grondslag liggende tracé/MER-studie fase 1, waarbij op basis van kwetsbaarheidskaarten gezocht is naar conflictarme zones voor de Buitenring. Bij de herziening van het POL in 2006 is de corridor ongewijzigd overgenomen. In de tracénota/MER/-UVS (MER-fase 2) zijn met betrekking tot de corridor verschillende tracé-alternatieven, alsmede enkele extra alternatieven onderzocht. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om omtrent de corridor zienswijzen naar voren te brengen.□De voorbereidingsprocedure van het Inpassingsplan vormt het formele moment waarop men zich uit kan spreken over het gekozen tracé. Daarbij staat de gehele tracékeuze ter discussie. Er is dus geen sprake van onzorgvuldig bestuurlijk handelen. Immers een ieder wordt in de gelegenheid gesteld om zich nu over het plan en de daaraan ten grondslag liggende keuzes uit te spreken. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10186**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Vanaf bladzijde 10 van het Inpassingsplan geeft de provincie aan wat de analyse is anno 2010, wat het hoofddoel is van de Buitenring en de daarvan afgeleide subdoelen.□De analyse zal ik nog bespreken.□Het hoofddoel is nu het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad gemeentes. Het middel om dat doel te bereiken is de verbetering van de ontsluitingsstructuur. Met die verbeterde ontsluiting wordt ook de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeterd. Het wordt geformuleerd als een soort bijvangst. Als je de ontsluitingsstructuur verbetert, dan verbeter je ook de bereikbaarheid. Als je de bereikbaarheid verbetert dan heb je de ontsluiting verbeterd. Kortom: verbetering van de ontsluitingsstructuur is bijna synoniem aan het verbeteren van een bereikbaarheid.□Dan blijven over de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. Hoe het met beide aspecten is gesteld in het binnenstedelijke deel van Parkstad is niet echt in kaart gebracht.□Een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is.□Dan blijft dus alleen het hoofddoel over. De Provincie en Parkstad hebben dus een plan om de economie te versterken. Dat is het belangrijkste. Dit plan is het hoofddoel. Om het hoofddoel te bereiken is het realiseren van een verbeterde ontsluiting, c.q. de bereikbaarheid - over de weg - noodzakelijk. Dit hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere hieronder aangehaalde subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel.□Het hoofddoel wordt uitgewerkt in een aantal subdoelen:□1. Verbetering van de verkeersstructuur.□2. Verbetering van de interne bereikbaarheid;□3. Verbetering van de externe bereikbaarheid;□4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid;□5. Verbetering van de verkeersveiligheid;□6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat;□7. Versterken van de toeristische/ recreatieve sector.□Afgezien van het feit dat ook hier weer middel en doel door elkaar lopen, wordt nu de bereikbaarheid uitgesplitst in interne bereikbaarheid (binnen Parkstad) en de externe bereikbaarheid (van en naar Parkstad).□Opmerkelijk is dat in 2010 het aantal doelstellingen is toegenomen. Eerst waren er drie doelen, nu zijn het er zeven. Ging het voorheen vooral om de bereikbaarheid van de oostkant, nu gaat het om heel Parkstad, maar op andere plekken wordt weer alleen de oostkant genoemd. Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - een totaal ander verhaal er ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Allerlei nieuwe problemen worden geconstateerd maar niet onderbouwd en in het verlengde daarvan komen er nieuwe doelstellingen om de hoek kijken. Maar de oplossing is en blijft: de Buitenring. Niet onderbouwd, maar een keuze! Veel beweringen, aannames en veronderstellingen. Het komt erop neer, dat de Buitenring er moet komen en de problemen er met de haren worden bijgesleept. Een heel raar verlopen(d) proces. Daarmee is onduidelijk - nu er doelstellingen□bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan.□Conclusie algemeen:□In het totale proces is de (provinciale) overheid onbetrouwbaar en onzorgvuldig geweest en de motivering van het voorliggende Inpassingsplan is warrig, ondoorzichtig en onduidelijk. De principiële vraag ligt hier voor of alle documenten die op de website staan, ter inzage liggen (en op dvd verkrijgbaar) nog wel de onderlegger kunnen zijn van dit inpassingsplan.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de

Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onder punt l komt u tot een vreemde constatering. De verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken. Hierdoor komt regionaal verkeer en lange afstandsverkeer over wegen die er niet geschikt voor zijn. Deze constatering wordt nergens onderbouwd. Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale wegen. U noemt ze herhaaldelijk zelf in het plan en de onderliggende stukken. Dus als iemand van Nuth naar Brunssum wil, dan gaat dat via de N298. Wil iemand van Brunssum naar Landgraaf dan gaat dat veelal via de Bodempleinroute en de N299. Je kunt zelfs op allerlei manieren van de ene plek in Parkstad naar de andere plek gaan. De gekozen variant van de verkeersdeelnemer is weer afhankelijk van de precieze bestemming, de precieze woonplek en de keuze van de automobilist zelf. Iemand uit Hoensbroek die naar het ziekenhuis Atrium moet, kan via de N581 naar de N281 rijden, maar kan ook via de N298, de A76 en de N281 rijden. Dat is op meer plaatsen zo in Nederland. Als ik van Lunteren naar Renkum rijd, dan kan dat voor een groot deel via de autowegen, maar ik kan ook via Wolfheze of Bennekom rijden. Als dat ook een diffuse verkeersstructuur is, dan is Nederland ervan vergeven! Deze interne verplaatsingen zullen slechts voor een zeer klein deel veranderen door de aanleg van de Buitenring. De Provincie heeft daar één oplossing voor en dat is de mensen dwingen om de Buitenring te nemen. U werpt dus zelf barrières op. U stelt zelf bijvoorbeeld in het plan voorom de Rimburgerweg halverwege af te sluiten, waardoor u het verkeer dwingt om de Buitenring te gebruiken dan wel te blijven vervolgen. Dit doet u op meerdere plekken. Kortom: u legt de Buitenring aan om het verkeer te dwingen om er gebruik van te maken. Het meeste verkeer in Parkstad is intern verkeer: 70%. De overige 30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de al genoemde N-wegen en daar is niets mis mee.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Mensen zullen niet gedwongen worden om via de Buitenring te rijden, maar de Buitenring wordt voor veel (regionaal) verkeer (afhankelijk van herkomst en bestemming) wel interessant om te nemen vanwege de kortere reistijden via deze nieuwe weg ten opzichte van de route via het onderliggend wegennet. Op sommige plaatsen, zoals op de Rimburgerweg, is in de plannen een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter waarborging van de leefbaarheid en/of de natuurwaarden. Voorstel: de zienswijze op dit

onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01534-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10193

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Regionaal verkeer: Wil iemand van Sittard naar Brunssum, dan kan dat op verschillende manieren. De een zal de Middenweg pakken en bij Doenrade afslaan richting Onderbanken/Brunssum (via de N580). Dan zal de bestemming bijvoorbeeld Brunssum-Noord zijn. Je kunt ook door rijden via de N297. Dan kom je uit in Brunssum-West en ben je via de Bodempleinroute in een vloek en een zucht in Brunssum-Zuid en Brunssum-Centrum. Wil je van Maastricht naar Brunssum of andersom, dan loopt dat veelal via de N298, de A76, de A2 of via de N298 en de A79. Twee mogelijk trajecten. Als dat onder een diffuse structuur wordt verstaan en deze regionale wegen geen stroomwegen zijn, dan moet u de hele regio Zuid-Limburg op de schop nemen en gaan herinrichten. Je hebt dus ook hier verschillende mogelijkheden om van buiten Parkstad een bestemming binnen Parkstad te bereiken.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. De in de zienswijze genoemde routes van Sittard naar Brunssum en van Maastricht naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur buiten Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Hetzelfde geldt voor de routes A76, de A2 en de A79 vanuit Maastricht richting Parkstad. Routes die echter niet ingericht zijn op dit doorgaand regionaal verkeer zijn de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum (De N274 als onderdeel van de genoemde Bodempleinroute). Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Onder punt 2 heeft u het over de interne bereikbaarheid. Het verkeer binnen Parkstad vindt zijn weg wel. (zie mijn commentaar onder 1). Als er problemen zijn, dan moet je die intern oplossen. De afgelopen jaren is al veel verbeterd. De interne doorstroming van het verkeer en de interne bereikbaarheid is aangepakt door bijvoorbeeld in Brunssum de Bodempleinroute te verbeteren en in Heerlen bijvoorbeeld de Herenweg aan te pakken. Dat is in de afgelopen 10-15 jaren gebeurd. Ook de aanleg van de Binnenring is er om de interne doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. De Buitenring kan daar slechts een marginale rol in spelen. Indien de ingrepen tot nu toe niet voldoende zijn geweest, wat ik overigens betwijfel, dan zal in de stedelijke delen, de kernen een oplossing gezocht moeten worden en niet daar buiten. Dat los je niet op met een ring maar door andere maatregelen: verbeteren van het openbaar vervoer, het opzetten van vervoersarrangementen, bevordering fietsverkeer, carpoolplaatsen, rotondes, afstemming verkeerslichten enz. Door de krimpende bevolking moet de overheid ook kijken wat niet meer nodig is: welke gebouwen, huizen kun je slopen. Misschien ligt daar ook een deel van de oplossing.
Antwoord:	In diverse verkeersstudies in voorafgaande fasen is aangetoond dat de interne bereikbaarheid binnen Parkstad wordt verbeterd. De stelling dat de Buitenring slechts een marginale rol speelt bij de interne bereikbaarheid is niet de conclusie die uit de bovenstaande verkeersstudies naar boven komt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Onder 3 hebt u het dan over de externe bereikbaarheid. Wat de externe bereikbaarheid betreft het volgende. Een groot deel van Parkstad is al via de autoweg te bereiken. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. De oostkant was tot voor kort moeilijker bereikbaar, maar die is sterk verbeterd door het alternatief vanaf Born via de B. 56 neu en de N 297. (Zie hiervoor: 2). Op Duits grondgebied is deze weg afwisselend twee en drie baans. Mocht deze verbinding met de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou je op zijn minst verwachten dat dit traject wordt opgewaardeerd. Dat scheelt heel wat kilometers als het om het Noord-Zuid Verkeer gaat. Het scheelt geld, dat gebruikt kan worden om binnen de stedelijke kernen zo nodig zaken te verbeteren. Hier ligt al bijna een hoogwaardige verbinding vanaf de A2 (Born) richting Parkstad en Aken. Vanuit economie en ruimtelijke ordening zou dat dan een veel betere keuze zijn (zie verder onder punt 6).
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. In aanvulling daarop geldt dat het opwaarderen van een verbinding op Duits grondgebied voor verkeersproblemen op Nederlands grondgebied is nooit het uitgangspunt geweest bij de studie naar de komst van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10198**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U geeft onder 3 ook aan, dat vanaf de oostkant van Parkstad de A76 moeilijk te bereiken is. Gemakshalve vertaal ik de oostzijde met Landgraaf, Brunssum en Onderbanken. Is het bereiken van de A 76 een motief om naar het noorden te gaan, dan geldt bovenbeschreven route. Is het motief om richting de A 76 te gaan om naar België of Maastricht te reizen, dan zal de route daadwerkelijk via enkele regionale wegen moeten gaan, zoals de N 299, de N274, N 298 en de Bodempleinroute. Vanuit Landgraaf zal de reistijd ongeveer 20 minuten zijn. Als de reistijd met 30 procent afneemt, dan scheelt dat voor Landgraaf 6 minuten. Voor Brunssum is de reistijd ongeveer 5-6 minuten. Dat zou dus 1.5-2 minuten schelen. De analyse die gemaakt zou moeten worden is of de oriëntatie van het verkeer meer Noord Zuid is dan wel Oost West. Let wel het gaat hier om verkeer dat vanuit Parkstad een bestemming zoekt binnen de regio Zuid-Limburg of daarbuiten: dat is slechts 30% van het totale aantal verkeersbewegingen, waarvan één deel zich naar het noorden begeeft of er vandaan komt en een ander deel naar het westen dan wel naar het zuiden zich wil verplaatsen of er vandaan komt.
Antwoord:	Het huidige gebruik van de regionale wegen, die in bebouwd gebied zijn gelegen (zoals de Bodempleinroute en de N298) door (doorgaand) regionaal verkeer is zoals eerder gezegd vanuit bereikbaarheids-, verkeersstructuur- en leefbarheidsoverwegingen niet wenselijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onder 4 geeft u aan, dat de hete verkeersstructuur de leefbaarheid negatief beïnvloedt: luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking. De verplaatsingen binnen Parkstad vinden voor een groot deel plaats met de auto. Dat heeft niets te maken met de verkeersstructuur, maar dat heeft alles te maken met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor (dus toch verkeersstructuur), een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen. De ladder van Verdaas is ook hier weer op zijn plaats. U wilt dus de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrièrewerking verminderen. U hebt niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Langs de route zullen binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Voeg daarbij het feit dat grote delen van Brunssum en Onderbanken, maar ook andere delen van Parkstad en Zuid-Limburg, nu al veel last hebben van het lawaai van de AWACS, dan kunt u het niet menen, dat u zo bezorgd bent om het geluid en de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010 "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is". Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie. Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij, zodat de geluidsoverlast ergens anders vermindert en de luchtkwaliteit daar verbetert. U verschuift dus de overlast: de Buitenring zal geluidshinder veroorzaken en/of verergeren. Dat geldt ook voor de luchtkwaliteit. Tevens zorgt u ervoor dat anderen nog eens dubbel belast worden. Met de komst van de Buitenring zal ook de geluidshinder en emissie van een vierbaansweg waar 100km per uur gereden gaat worden toenemen. Hierdoor zal mijn leefomgeving, leefomstandigheid en welzijn negatief worden beïnvloed.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01534-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10201

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U hebt het ook over barrièrewerking. Zelf werpt u een barrière op bij de Rimburgerweg. Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet. Kortom: op de analyse onder punt 4 valt heel wat af te dwingen. Er blijft bijna niets van over.
Antwoord:	De Rimburgerweg wordt niet in zijn geheel afgesloten. De weg zal kunnen worden gebruikt door motoren, fietsers, voetgangers en als noodweg voor bijvoorbeeld de brandweer. Uit paragraaf 2.3.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) blijkt dat rond het trace van de Buitenring tal van langzaam verkeersverbindingen aanwezig zijn. Bij een eventuele doorsnijding van fietsroutes is iedere keer de afzonderlijke afweging gemaakt of deze hersteld moet worden. Indien herstel noodzakelijk bleek, is vervolgens aangegeven op wat voor wijze dit plaats vindt. De door de Buitenring doorsneden voetgangersverbindingen worden naar de aansluitingen van de Buitenring geleid waarna deze de Buitenring ongelijkvloers kruisen. Een aantal keren is aangegeven op wat voor wijze er extra verbindingen moeten worden aangebracht parallel aan de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01534-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10203

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onder punt 5 beweert u nog al stellig, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt elke onderbouwing. Ik kan u vertellen, dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	De huidige verkeersstructuur leidt tot veel verkeer over wegen die daar qua functie of vormgeving niet goed voor geschikt zijn. Doorgaand en regionaal zoekt zich veelvuldig een weg door drukke woonstraten in de bebouwde kom in Parkstad Limburg. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onder 6 geeft u aan dat de verkeersstructuur de verdere economische ontwikkeling van Parkstad belemmert. Als initiatiefnemer van het plan zul je dan toch wat preciezer moeten aangeven wat er dan aan de economie in Parkstad mankeert. U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. U kijkt hierbij teveel vanuit Parkstad perspectief en bent verblind door het "ideaalplaatje van de Buitenring". Ook als het om economie gaat.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd een bijdrage te leveren aan het oplossen van een breed scala aan problemen. De provincie acht het van groot belang dat de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in Parkstad worden verbeterd en de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg wordt versterkt. De positieve impulsen die uitgaan van de Buitenring zijn nodig om aan de diverse uitdagingen waar de regio voor staat, bijvoorbeeld met betrekking tot vergrijzing, bevolkingskrimp en werkgelegenheid, het hoofd te bieden. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Daarnaast vormt de Buitenring ook een kader voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Parkstad en kan de Buitenring positief bijdragen aan het imago van Parkstad als vestigingslocatie voor ondernemingen. Dit zal een positief effect hebben op de werkgelegenheid in Parkstad Limburg, waarmee wordt voorkomen dat (meer) inwoners van Parkstad gedwongen worden uit de regio te vertrekken op zoek naar werk. Daarnaast, kunnen goede verbindingen met nabijgelegen economische centra, zoals Aachen, er voor kunnen zorgen dat mensen (blijven) wonen in Parkstad Limburg, met de aantrekkelijke woonomgeving, terwijl zij werken in omliggende gebieden. (Deze mogelijkheid komt ondermeer naar voren in het rapport door het Topteam Krimp: Krimp als structureel probleem, Rapportage Topteam Krimp Voor Parkstad Limburg, september 2009.) Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als dit nu het hoofdprobleem is en daarom ook het hoofddoel om de economie te versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het omliggende gebied. In Zuid-Limburg ligt een belangrijke economische as langs de A2: Born, Sittard-Geleen, vliegveld Maastricht en Maastricht. Deze as is belangrijk voor heel Zuid-Limburg als het gaat om economie, bedrijvigheid, werkgelegenheid en innovatie. Een zelfde as kan ontstaan als je uitgaat van de verbeterde verbinding vanuit de oostkant Parkstad richting Born via de N274 en de B. 56 neu. Zoals gezegd, op Duits gebied is deze verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat: een veel beter alternatief. Als deze weg een vervolg zou moeten krijgen om Brunssum heen richting Landgraaf en Kerkrade dan zou het voor de hand liggen dat het resterende deel van het Buitenring tracé gekozen zou worden. Dat deel verdient echter een heroverweging van de Provincie om andere redenen. De provincie zou ervoor moeten kiezen, dat hier de Brunssummerheide - de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark, waarbij de Schinvelder bossen, de Brunssummerheide, de Tevener Heide en het Schutterspark gezamenlijk een aaneengesloten natuurgebied zullen moeten gaan vormen. Die ontwikkeling wordt ook ondersteund door de provincie. Als die ondersteuning serieus bedoeld is, dan moet de provincie ook voor dit deel van de weg een andere oplossing zoeken. Misschien kunt u dan het deel van de N299 wel terug geven aan de natuur. Dat zou heel wat goodwill kweken. Dat behoeft nadere uitwerking. Ik hoef hier niet het huiswerk van de Provincie te doen.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. In de MER fase zijn genoemde alternatieven reeds onderzocht en als minder gunstig bevonden. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Feit blijft dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Daarmee liggen ook de mogelijkheden open voor de samenwerking met Aken. Dit alternatief doet ook meer recht aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg (Mergelland) en het bewaken en bewaren van de randen van dit landschap. Door deze optie serieus te bekijken en door te ontwikkelen wordt Zuid-Limburg in totaliteit beter bereikbaar en is het totale gebied ook beter verkeerskundig ingebed in de Euregio en de omliggende landen. De kansen liggen dan voor het oprapen. Niet voor niets heeft u ook als provincie Zuid-Limburg nadrukkelijk op de kaart willen zetten via het project: Regio Branding Zuid-Limburg. Het aangehaalde alternatief sluit hier naadloos bij aan. Dat geldt voor meer zaken die spelen in Zuid-Limburg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Onder punt 7 geeft u aan, dat de Buitenring ook belangrijk is voor het bereiken van de belangrijke toeristische attracties in Parkstad. Die attracties zijn ook nu te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. Het is overigens helemaal niet ongebruikelijk in Nederland, dat dit soort attracties niet direct aan de autoweg liggen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de Efteling, het Dolfinarium in Harderwijk en het Ponypark Slagharen, zo maar even wat voorbeelden. Maar het boven geschetste alternatiefis ook hier veel meer voor de hand liggend, dan het beoogde tracé van de Buitenring. Ook het versterken van de economie door in te zetten op een verdere uitbouw van het toerisme is een keuze. Duurzame energie, innovatie, hoogwaardige ontwikkeling ICT zou ook kunnen.Beter was geweest om aan te geven wat u daar niet meer wilt, want volgens het rapport van Ecorijs zijn de kansen voor de verdere ontwikkeling van toerisme weinig hoopgevend. Dus op die 180 arbeidsplaatsen na raakt het hoofddoel ook uit zicht. Wat nu dan wel?
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10211**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Door de Crisis- en Herstelwet zijn de rechten van de burgers ingeperkt. Een bruuske en onrechtvaardige inperking. De verantwoording daarvoor ligt bij rijksoverheid. Ik heb in het begin al aangegeven, dat het niet consulteren van de Mer-commissie niet erg fraai is. Ook al mag dat formeel, dan nog hoefje er geen gebruik van te maken. Het getuigt ook van weinig zelfvertrouwen. De tijdwinst die wordt geboekt is marginaal, als je kijkt naar het jarenlange proces. Wat nog erger is dat via deze wet er twee soorten burgers ontstaan: een groep van burgers die minder rechten hebben en een groep die uitgebreidere rechten heeft. In feite ongrondwettelijk, een wet die intrinsiek mensen discrimineert. De vraag is of deze wet zo kan stand houden. Hoe dan ook de provincie werkt mee aan deze vorm van discriminatie. Hier wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	U doet voorkomen alsof u alles eraan gedaan hebt om de inpassing zo perfect mogelijk te maken. Dat is schijn. Al in 1999 zijn opmerkingen maakt over de verdiepte ligging, de kwetsbare natuurgebieden zoals het Bronnenbos, de Brunssummerheide. U kunt dit zelf nagaan in uw eigen stukken en in het archief van de Mer-commissie. Maar u laat vanaf 2006 iedereen weer dezelfde opmerkingen maken. Dan is er weer sprake van een weg op maaiveld niveau, dan wordt de weg toch dwars door het Bronnenbos gelegd en ontziet men de Brunssummerheide niet en uiteindelijk worden enkele dingen aangepast en iedereen klopt zich op de borst hoe goed het werk gedaan is. Ook hier heeft de provincie dus steken laten vallen. Het is niet de eerste keer dat ik deze opmerking moet maken.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstrace voor de Buitenring.□Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstrace en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstrace BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen.□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het trace van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstrace. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunsummerheide (N2000) worden ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op een aantal plaatsen geeft u aan dat de gegevens nog niet compleet zijn:□- blz. 38 en 64 staat dat de gegevens van stikstofdepositie niet actueel zijn; ze zijn nog niet beschikbaar; misschien komen ze tijdens de periode van de zienswijze nog wel beschikbaar.□Dit speelt vooral een rol in de passende beoordeling als het gaat om de Brunssummerheide. Vooralsnog gaat de Provincie ervan uit, dan er geen significante gevolgen zijn. De opstelling van de Provincie, het bevoegde gezag is niet de houding en de attitude van een zich zelf respecterend bestuursorgaan.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10219**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Brunssummerheide is een natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken. Volgens de wet is een natuurmonument feitelijk een stiltegebied. Provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De vraag is of de Provincie de Brunssummerheide hier niet vergeten is. Of bewust vergeten is?□Er lopen al verschillende wegen doorheen en een van die trajecten gaat de provincie nu ook nog eens uitbreiden. Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het alternatief heb ik hiervoor al genoemd en ook met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een stap zetten in de richting van het Heide Natuurpark. U spreekt over dit Heide Natuurpark op blz. 81. Eenzelfde tegenstrijdigheid en wispelturigheid legt u aan de dag als het gaat om het Geleenbeekdal. Het project Corio Glana is opgezet om de Geleenbeek en het Geleenbeekdal te renatureren en te revitaliseren. Toch legt u de Buitenring dwars door een droogdalencomplex van het Geleenbeekdal en vlak bij het natuurmonument Kathagen: een gigantische klont asfalt, dat daar niet thuishoort.
Antwoord:	Wat betreft het aspect stiltegebieden heeft de provincie in 1994 verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds qua oppervlak niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen.□□In bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL wordt de alternatievenafweging in het kader van de EHS gepresenteerd. De EHS-gebieden zijn op vergelijkbare wijze als de N2000-gebieden afgewogen in de MER-en (2001, 2008) en de uitwerking van het voorkeursalternatief in het PIP. Daarbij dient bedacht te worden dat de betreffende N2000 gebieden tevens begrensd zijn als EHS.□□Niet alleen op regionaal niveau heeft een alternatievenafweging plaatsgevonden. Ook op lokaal niveau heeft deze afweging plaatsgevonden. Ten aanzien van het N2000-gebied Brunssummerheide zijn de volgende ontwerpkeuzes en afwegingen gemaakt om de effecten van biotoopvernietiging, versnippering, barrièrewerking, verstoring en verdroging zoveel mogelijk te voorkomen:□- Er is mede vanwege het N2000 gebied Brunssummerheide gekozen voor de oostelijke tracé rondom Brunssum in plaats van de zuidelijke rondweg. De (mogelijke) externe werking - waaronder stikstofdepositie en geluid - van de BPL is daarmee zo klein mogelijk gehouden. □- De BPL is geprojecteerd op de bestaande weg N299 (Nieuwenhagenerweg) en daarmee minimum aan areaalverlies en geen extra versnippering;□- Een randweg aan de oostzijde van Parkstad leidt sowieso tot doorkruising van N2000-gebieden Brunssummerheide en/of Teverener Heide. Verschuiving van het tracé naar het zuidoosten of noordwesten ter hoogte van Brunssummerheide is geen reëel alternatief, omdat dit leidt tot een nieuwe weg met grotere effecten of - bij benutting van de Rimburgerweg - tot effecten op het Duitse N2000-gebied Teverener Heide. De voor vermesting en verzuring gevoelige habitattypen komen in beide N2000 gebieden op grote schaal voor. Verschuiving van het wegtracé is ook vanuit deze optiek geen oplossing.□- De huidige barrièrewerking van N299 wordt gemitigeerd door een ecoduct. Hierdoor ontstaat er een ecologische verbinding tussen Brunssummerheide en Brandenberg (beide N2000 gebied Brunssummerheide);□- De middenberm van BPL is ter hoogte van Brunssummerheide geminimaliseerd om areaalverlies te beperken.□- De aansluiting Ganzepool en Rimburgerweg is door middel van ontwerpoptimalisatie van het Voorkeursalternatief samengevoegd tot één centrale aansluiting ten noorden van N2000-gebied Brunssummerheide. Hierdoor is areaalverlies geminimaliseerd.□- Afsluiting van de Rimburgerweg voor doorgaand verkeer vergroot de kansen voor uitwisselingsmogelijkheden van diersoorten tussen Brunssummerheide en Teverener Heide.□□Uit bovenstaande blijkt dat zowel op regionaal als lokaal schaalniveau geen reëel alternatief aanwezig is voor de huidige ligging van het tracé van de BPL ter hoogte van Brunssummerheide. Verder is voldoende onderbouwd dat het huidige wegontwerp zoveel mogelijk is geoptimaliseerd is ten gunste van N2000-gebied Brunssummerheide.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10222**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- bladzijde 92 en verder: Luchtkwaliteit.□Ook andere gegevens zijn nog niet actueel. Het gaat hier om de stikstofconcentraties maar ook om het fijnstof. Niet onbelangrijk, maar de provincie maakt zich ermee af door simpelweg de gegevens nog aan te leveren tijdens de periode van tervisielegging.□- bladzijde 107 en verder: Externe veiligheid (groepsrisico)□Ook hier kan de provincie nog niets over zeggen. De gegevens ontbreken en de Gasunie moet nog van alles aanleveren.□Citaat: blz. 108□"Op basis van de onderzoeksresultaten en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg moet het bevoegd gezag, de Provincie Limburg, de toename van het groepsrisico verantwoorden□als gevolg van de realisatie van de Buitenring. De Provincie Limburg heeft nog niet alle gegevens binnen om het groepsrisico te kunnen verantwoorden."□-bladzijde 121: archeologie.□Ook hier zijn de gegevens niet compleet. Commentaar is hier overbodig.□-bladzijde 144: de ADC-toets Onderzocht wordt of dit nog noodzakelijk is.□Kortom: belangrijke gegevens ontbreken, zijn niet geactualiseerd en toch legt de provincie het hele plan al ter inzage. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig! Dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□ Gelet op het voorgaande zijn wij van mening dat het besluit zorgvuldig is voorbereid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nu pas, anno 2010, komt u met een rapport van Ecorijs. De conclusie luidt dat de provincie met de aanleg van de Buitenring de doelstellingen realiseert. Dit rapport gaat ervan uit dat de Provincie een goede analyse heeft gemaakt en toetst in het rapport of de Provincie met de aanleg van de Buitenring de doelen bereikt, die gekoppeld zijn aan deze analyse. Maar als de analyse niet klopt, moeten ook de doelstellingen anders zijn. Dit onderdeel van het rapport is van nul en generlei waarde.
Antwoord:	Ter kennisgeving aangenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De tweede conclusie is, dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de kosten. De Buitenring levert op de zeer lange termijn 180 arbeidsplaatsen op. In de vorige periode is in Brunssum constant gesproken over het creëren van 3000 tot 5000 arbeidsplaatsen op de Oostflank. Wat een verschil, ledere arbeidsplaats is meegenomen, maar 180 arbeidsplaatsen is toch een te gering rendement.
Antwoord:	De uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring zijn inderdaad relatief laag in vergelijking met infrastructuurprojecten die een groot capaciteitsknelpunt op het wegennet oplossen. De MKBA laat echter wel degelijk een, zij het bescheiden, positieve uitkomst zien. Vanuit maatschappelijk-economisch perspectief is sprake van een zinvolle investering. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rapport suggereert, dat het alle kosten meeneemt. De gemeente Brunssum brengt voor ruim 2 miljoen euro grond in om niet. Dat zijn kosten, die nergens zijn opgesomd. Nu al zijn er mensen die via een bezwaar op de WOZ-beschikking minder WOZ betalen. Voor sommige burgers geldt dit al vanaf 2008 vanwege het feit dat er mogelijk een weg komt te liggen. Als meer burgers vanaf 2011 via eenzelfde juridische procedure dit gaan doen dan zijn dat vele kosten. Daarbij moet aangetekend worden, dat de WOZ-waarde van vele panden naar beneden zullen moeten worden bijgesteld. Deze waardevermindering is ook niet meegenomen in de kosten! Verlies aan recreatieplekken in de regio en vlakbij huis zijn niet gecalculeerd. De teloorgang dan wel aantasting van enkele natuurgebieden zijn niet in de kosten meegenomen. Door de Buitenring zullen in de stedelijke kernen ook knelpunten ontstaan. Die zullen moeten worden opgelost en moeten worden betaald. Die kosten zijn nog niet vermeld. De planschade is ook niet meegenomen, terwijl u gemakkelijk een planschadeanalyse en inschatting van de kosten had kunnen maken.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen en is gebaseerd op de meest actuele informatie over de effecten Buitenring. (Externe) effecten als kosten met betrekking tot bijvoorbeeld geluid, emissies,aantasting landschap, waardedaling woningen omwonenden (overigens zullen ook verschillende woningen in Parkstad Limburg naar verwachting door de Buitenring in waar de gaan stijgen) zijn in de MKBA als effecten opgenomen conform de richtlijnen. De MKBA gaat uit van de meest actuele kostenramingen voor de Buitenring waarin ook eventuele kosten van de gemeenten voor het onderliggend wegennet zijn opgenomen. Dit is ook inclusief de kosten voor de aansluiting Nuth. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de baten neemt u de verkorte reistijden mee. De vraag is of de verkorte reistijd voor elke rit en vervoersbeweging te kwantificeren is in geld. Als ik ergens naar toe rijd om de verjaardag van een familielid te vieren, dan maakt het niet uit of ik er 1 minuut eerder ben.
Antwoord:	Het is gangbaar en ook voorgeschreven om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) de effecten van een infrastructuurproject op reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te kwantificeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking resulteert. Het rapport vermeldt niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Dat is het verschuiven van het probleem.
Antwoord:	Als gevolg van de Buitenring zal verkeer verschuiven van binnen de bebouwde kom naar de Buitenring met alle positieve effecten vandien voor de leefbaarheid binnen de bebouwde kom. Langs het tracé van de Buitenring worden de wettelijk noodzakelijke maatregelen genomen om de hinder tot een acceptabel niveau terug te brengen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ik moet helaas stellen dat dit rapport teveel de analyse van de provincie volgt, de daaruit voortkomende doelstellingen klakkeloos overneemt en toetst en alles wat de Buitenring aangaat zo positief mogelijk benadert. Er is geen sprake van een eigen analyse, dus ook niet een eigen weging van de doelstellingen. De Provincie heeft nergens onderzocht dat de beoogde doelen, zoals o.a. bereikbaarheid, veiligheid en verbetering van de economie, c.q. de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid, ook niet met de bestaande infrastructuur te realiseren is. Dat doet Ecorijs ook niet.□Conclusie: Nut en noodzaak van de Buitenring zijn nog steeds niet aangetoond!
Antwoord:	De provincie Limburg neemt bovenstaande ter kennisgeving aan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10231**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Met de komst van de Buitenring zal ook de geluidshinder en emissie van een vierbaansweg waar 100 km per uur gereden gaat worden toenemen. Hierdoor zal de economische waarde van mijn huis afnemen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10232**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een belangrijk element bij de keuze van dit woonmilieu en deze woonplek is geweest, dat in de nabijheid van mijn huis een mooi natuurgebied ligt, de Brunssummerheide. In dit natuurgebied kom ik, en met mij vele anderen, tot rust en daardoor kan ik er daarna weer tegenaan. Dit kwetsbare natuurgebied, het enige in zijn soort in deze regio, dat u eerder wilde ontlasten (waarvoor o.a. het Landgoed Amstenrade met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied is omgevormd in de afgelopen 20 jaar) wordt door de komst van de Buitenring extra belast. Ten eerste omdat door de aanpassing van de N299 vele hectaren natuurgebied verloren gaan en ten tweede doordat het Landgoed Amstenrade niet meer toegankelijk is voor de inwoners van het Amstenraderveld (uitwijk o.a. naar de Brunssummerheide).
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Twee tot drie keer per week maak ik flinke wandelingen op de Brunssummerheide waarbij ook de oversteek naar de Teverener Heide en de Schinveldse bossen wordt gemaakt via het gedeelte van de Brunssummerheide dat aan de andere kant van de N299 ligt. Deze oversteek wordt door de buitenring onmogelijk gemaakt. Hiermee werpt u barrières op. Deze barrières zijn voor mij (en mijn gezin) onverteerbaar.
Antwoord:	Langzaam verkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fiets- en wandelroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. □□Ter hoogte van de Brunssummerheide blijft het na aanleg van de Buitenring mogelijk om deze over te steken richting Schinveldse Bossen/Tevenerheide en v.v. ter plaatse van de Rimburgerweg, alwaar een tunnel zal worden gecreëerd.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het leefgebied voor reeën, vossen en ander wild (die wij bij onze wandelingen regelmatig signaleren) zullen zwaar onder druk komen te staan. Ook voor de koudbloedige dieren (o.a. zandhagedis en gladde slang) en insekten (o.a. de verschillende soorten sprinkhanen zoals de moerassprinkhaan, de blauwvleugelsprinkhaan en het negertje) wordt het milieu en leefgebied ingrijpend aangetast. Ik kan niet begrijpen dat er op zo`n onverschillige en onzorgvuldige manier wordt omgegaan met een waardevol stukje natuur. De Brunssummerheide is nota bene een Natuurmonument. De provincie zou dit monument moeten koesteren en versterken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ook tijdens het uitvoeren van mijn andere hobby ondervind ik veel hinder van de Buitenring. Ik betaal op golfbaan Brunssummerheide genoeg contributie om niet door een vierbaans Buitenring die direct langs de golfbaan loopt te worden gehinderd. De omgeving van de golfbaan en mijn welzijn wordt te zeer aangetast.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een ander punt waarop de Buitenring mijn persoonlijke situatie negatief beïnvloed. De golfbaan is voor mij nu heel goed per fiets bereikbaar. Door de komst van de Buitenring wordt de fietsroute aanzienlijk langer en zeer onaantrekkelijk. Nu fiets ik door bos en natuur en rechtstreeks tot op de golfbaan. Met de komst van de Buitenring wordt mij deze mogelijkheid ontnomen. Moet ik dan maar de auto nemen? Dit is weer een door u opgeworpen barrière en ontmoediging van het fietsgebruik.
Antwoord:	Ter hoogte van de Brunssummerheide blijft het na aanleg van de Buitenring mogelijk om deze per fiets over te steken richting golfbaan en v.v. ter plaatse van de Rimburgerweg, alwaar een tunnel zal worden gecreëerd□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Mijn directe fietsroute naar werk (Sittard) loopt nu via de holle weg die Brunssum met Merkelbeek verbindt, de Akkerweg. Deze wordt afgesloten (blz. 156 Inpassingsplan): de□enige mogelijkheid om vanuit Brunssum West naar het Merkelbeekdal te fietsen of te wandelen is dan afgesneden. Dit betekend nog meer ontmoediging van het fietsverkeer en voor wandelaars richting Merkelbeekdal die nu een rondwandeling kunnen maken van ongeveer 6. 5 kilometer is de route afgesneden. Kortom een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt hier. Op deze manier hebben we straks echt een Buitenring nodig, opgelegd door de keuze van lobbyende politieke partijen en bestuursleden.
Antwoord:	Ter plaatse van de Akkerweg is ervoor gekozen om deze te herstellen via een langs de Buitenring aan te leggen parallelle weg naar de Brunssummerweg, alwaar de Buitenring middels een fiets/voetgangersviaduct kan worden gekruist. Vervolgens kan teruggefietst worden via de woonwijk ten zuiden van de buitenring. De door u aangegeven route blijft dus toegankelijk.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01534-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reulings R.J.M., Bosheide 33 6373CJ te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Afgezien van het feit, dat dit deel van de Buitenring, evenals het deel van de Buitenring door de Brunssummerheide totaal overbodig is, blijft het vreemd dat bij een eventuele aanleg zo maar recreatieplaatsen en verbindingen met andere recreatieplaatsen worden geschrapt: is dat meegenomen in het rapport van Ecorijs? Heeft Ecorijs de kilometers meegenomen van al die mensen die nu naar de Schinvelder bossen of de Brunssummerheide moeten gaan? En van al die mensen die nu via de Akkerweg fietsen? Zo creëer je de noodzaak van een (nu overbodige) Buitenring.
Antwoord:	De effecten op langzaam verkeer zijn in de rapportage beperkt in beschouwing genomen. In het ontwerp van de Buitenring is er veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden ter plekke diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engels-Hinskens M.E., Burgemeester Franssenstraat 3 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingen derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10164**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engels-Hinskens M.E., Burgemeester Franssenstraat 3 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10168**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engels-Hinskens M.E., Burgemeester Franssenstraat 3 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engels-Hinskens M.E., Burgemeester Franssenstraat 3 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01535-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Engels-Hinskens M.E., Burgemeester Franssenstraat 3 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01536-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10174**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheeren L.H.J., Frederika-Gracht 45 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van de (unieke) natuur, onze bosrijke omgevingen derhalve voor een aanpassing in het ontwerp van de nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:- het Jeugrubbebos (EHS); en- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01536-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheeren L.H.J., Frederika-Gracht 45 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is goed te bereiken met de auto en het openbaar vervoer. Tot deze conclusie kwam Burgemeester Som zelf al in zijn "droom" brief naar alle inwoners van Kerkrade. Kerkrade heeft deze weg niet nodig om goed bereikbaar te zijn!
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.□Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A).□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01536-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheeren L.H.J., Frederika-Gracht 45 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij pleiten voor het behoud van onze gezondheid. Door de aanleg van deze Buitenring zullen er verhoogde concentraties CO2 afkomstig van uitlaatgassen en fijnstof in onze leefomgeving komen en daarmee de gezondheidsrisico`s verhogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01536-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10178**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheeren L.H.J., Frederika-Gracht 45 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring zal de waarde van mijn huis danig doen dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01536-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Scheeren L.H.J., Frederika-Gracht 45 6465CS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de aanleg van deze Buitenring zal de rust (door o. a. geluidshinder) in onze tuin- buurt en wijk danig aangetast worden wat het leef/ en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01537-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Beumers-Driessen M., Helberg 34 6436CL te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het geval van de Buitenring Parkstad Limburg, die er blijkbaar MOET komen en lijkt te zijn verworden tot een persoonlijk prestigeproject, wil ik met name mijn zorgen uiten over de geforceerde oplossing tussen Nuth en Brunssum.□□Ik ben woonachtig in het dorp Amstenrade, gemeente Schinnen. Ik, en met mij velen, wonen graag in deze landelijke gemeente. Zeker als je Amstenrade binnenrijdt vanuit Hoensbroek-Noord, is het landelijke, rustige karakter een verademing en het fraaie uitzicht op het beschermd dorpsgezicht van Amstenrade een lust voor het oog.□□Uw plannen om juist hier de Buitenring Parkstad Limburg aan te leggen, notabene een vierbaans-snelweg met 100km per uur, is gewoon niet te geloven. Weg dorpskarakter, weg rust.□□Maar het kan nog erger! Er komen ook nog op- en afritten in Amstenrade, met als gevolg alle verkeer dat hier naartoe wordt geleid. Uw voorstel is uitstekend erin geslaagd om ons dorp om zeep te helpen. Het verkeer door Amstenrade, dat ook nu niet gering is (wij staan o.a. geregeld lang te wachten om de Hoofdstraat over te steken) zal drastisch toenemen. De gevaarlijke situaties, die zich ook nu geregeld voordoen in het winkelgebied aan de Hoofdstraat in Amstenrade, zullen alleen maar toenemen.□□Zelf ben ik werkzaam in Heerlen/Parkstad en ik kan u vertellen, dat de□bereikbaarheidsproblemen reuze meevallen. Uit eigen ervaring kan ik u mededelen, dat juist□het verkeer IN Heerlen opstoppingen veroorzaakt, gewoonweg omdat mensen naar hun□werk c.q. school gaan IN Heerlen. De Buitenring Parkstad Limburg lost deze problemen IN□Heerlen niet op.□De vele miljoenen Euro`s die met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg gemoeid□zijn, kunnen naar mijn mening beter worden besteed voor het oplossen van□verkeersknelpunten IN Heerlen (bijv. slimme elektronica bij verkeerslichten die nu zeker een□deel van de opstoppingen veroorzaken of aanleggen van rotondes op knelpunten).□Tevens kunnen deze miljoenen Euro`s goed worden besteed voor bijv. het verleggen van□bedrijven naar het buitengebied, zodat het verkeer IN Heerlen wordt ontlast.□Maar mijn ijdele hoop dat het gehele plan van de Buitenring Parkstad Limburg niet doorgaat,□is niet zo groot. Dus, bij dezen doe ik een dringend beroep op u om op z`n minst de□op-/afritten in Amstenrade te schrappen en de maximumsnelheid van de Buitenring□Parkstad Limburg in/langs bebouwde kom terug te brengen naar - het liefst - 50 km. per uur.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor

gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01538-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10182

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lehmann R., Annastrasse 21 52062 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.

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

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01539-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10185**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kohl W., Kamperstrasse 14 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mock E., Laurensbergstrasse 109 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich auf die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n falsch dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01540-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mock E., Laurensbergstrasse 109 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Viele Fahradtouristen aus den Niederlanden haben die Schnheit der Region Richterich, Horbach und Veschau im Nordweste Aachens langst entdeckt. Sie sind immer herzlich wilkommen. Um die lebensqualitat in de region zu erhalten und zu verbessern wollen wir die Zusammenarbeit mit den Niederlanden, die wor gern besuchen. Planungen auf deutscher Seite, wie die B258n oder der grenznahe Ausbau als Industriezone fur Windkraftwerke nahe Vetschau und Bocholtz (NL) Passen da nicht hinein.
Antwoord:	De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01541-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Capellmann F.J., Auf`m Schif 5 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01542-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10190**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Classen L., Bremenberg 24 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01544-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Corvers M.H.J., Rietrastraat 15 6431LZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Toon aan dat een 80km-weg met 2x1 rijstrook en aanpassing van knooppunten ook kan leiden tot oplossing van problemen in de spits. Zorg dat een goede aansluiting in Nuth zorgt voor een betere afwikkeling van het verkeer. Maak gebruik van de bestaande wegen van en naar Brunssum/Landgraaf (N276 en N274).
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke

tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01545-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10194

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wesch A., Bankerfeldstrasse 7F 52072 te Aachen Wesch C., Bankerfeldstrasse 7F 52072 te Aachen Wesch U., Bankerfeldstrasse 7F 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01546-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10196**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuhlmann G., Nordstrasse 117 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B 258n. Ich schlielie mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 24.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf LarmschutzmaRnahmen, Straüenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n funktionieren!□Mit freundlichem Gruss
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ter inzage leggen en procedure□Cliënt is als direct betrokkene, wonend direct grenzend aan de geplande Buitenring, teleurgesteld door het tijdstip van de publicatie vlak vóór het zomerreces, de omvang van het daarbij geproduceerde schriftelijk materiaal , en de slechte toegankelijkheid van het materiaal door het ontbreken van een leeswijzer en de structuur en opbouw van de betreffende publicaties. Dat alles maakt het opstellen van een zienswijze veel bezwaarlijker dan nodig zou zijn geweest.□Onvolledigheid van informatie□Door het ontbreken van het compcnsatieplan voor natuur, de details aangaande de ontwerpen voor op- en afritten, rotondes, kunstwerken, langzaam verkeer, allerlei nadere onderzoeken en archeologische studie, is cliënt - afgezien van het hiervoor opgemerkte - in onvoldoende mate in de gelegenheidgesteld het inpassingsplan te beoordelen op zijn consequenties voor het woon- en leefklimaat aangaande zijn woning gelegen de Montgomerystraat 10 te Brunssum. Het inpassingsplan is op deze en meerdere andere punten onvolledig. Tegen de achtergrond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur moet in verband met dat alles gelden dat het inpassingsplan onvolledig, te weinig concreet is en te weinig rechtszekerheid biedt. Ik verbind hieraan de conclusie dat het plan, wat betreft het woon- en leefklimaat aangaande de woning van cliënt onzorgvuldig tot stand is gekomen.□Mate van detaillering□De mate van detaillering van de voorstellen voldoen niet aan de kwaliteitseisen die men□gewoonlijk stelt aan een bestemmingsplan; het inpassingsplan is onvoldoende concreet, Het is cliënt als eigenaar van een woning, direct grenzend aan de Buitenring niet voldoende helder waarmee cliënt geacht wordt in te stemmen. Uit het inpassingsplan blijkt dat Provinciale staten voor hun besluitvoming na afloop van de zienswijzenperiode nog nader uitgewerkte informatie aangereikt zal krijgen door het ingenieursbureau Arcadis. Ook al vanwege het nu ontbreken van die informatie staat voor cliënt in onvoldoende vast in weïke mate rechtszekerheid kan worden ontleend aan het onderhavige concept inpassingsplan.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht,

externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10208**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak Wat betreft de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-baten analyse, zoals geformuleerd in het inpassingsplan, dient geconcludeerd te worden dat de hoofddoelstelling van de Buitenring op het gebied van economische impuls na doorrekening door adviesbureau Ecorys niet meer dan 180 banen op zou leveren voor de regio, en dat een impuls aan de recreatie/toerisme niet is toe te schrijven aan de huidige plannen voor de Buitenring. Hiermee is de Buitenring niet als doeltreffend instrument te beschouwen voor zijn hoofddoelstelling zoals geformuleerd in het concept inpassingsplan. Met betrekking tot een aantal afgeleide doelstellingen waarmee resultaat wordt geboekt, zoals de bereikbaarheid van locatie in Parkstad, verkeersveiligheid in Parkstad, een overzichtelijke wegstructuur in Parkstad en het verplaatsen van luchtvervuiling uit de woonkernen richting de randgemeenten heeft te gelden dat die punten wellicht met name voor Parkstad nuttig zijn maar dat daarmee naar mijn oordeel geen dwingend belang is gegeven, dat zodanig van aard en omvang is dat daarmee het nut en de noodzaak als een gegeven zouden kunnen worden beschouwd. Met name heeft cliënt onoverkomelijke bezwaren tegen de voorgestelde gevolgen voor zijn woon- en leefkwaliteit als gevolg van de verslechtering van de luchtkwaliteit, toename van geluidhinder, aantasting van de landschappelijke waarden, aantasting van cultureel historische waarden en de isolerende werking als gevolg van beperkte bereikbaarheid. Daarbij komt dat uit het inpassingsplan blijkt dat slechts enkele knelpunten zullen worden opgelost. Het gevolg van het zeer omvangrijke inpassingsplan is dat de tijdswinst slechts zeer marginaal zal zijn (op het traject Brunssum-Kerkrade slechts 4-6 minuten) waardoor de nut en noodzaak - naar de stellige mening van cliënt - eveneens komen te vervallen. Indien daarbij in ogenschouw wordt genomen dat in de regio sprake is van een krimp van de bevolking en een teruglopende bedrijvigheid waardoor het aantal auto`s logischerwijs zal teruglopen, is volstrekt helder dat de nut en noodzaak van de Buitenring volstrekt onvoldoende zijn onderbouwd. De gelden die met de aanleg gepaard gaan, kunnen derhalve voor betere doeleinden worden aangewend.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10212**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	4. Gebiedsontwikkeling Het beleid rond de gebiedsontwikkeling, welke onlosmakelijk gekoppeld schijnt te zijn aan de realisatie van de Buitenring, en die een bijdrage zou moeten leveren om de tekorten van het project te financieren, maakt ten onrechte geen onderdeel uit van het inpassingsplan. In de kwartaalrapportage mei 2010 van de provincie wordt slechts een beleidsnota over het onderwerp (document afdeling infraprojecten Provincie Limburg:`Basisrapportage Buitenring Parkstad Limburg, Regeling Grote projecten Provincie Limburg 2009, 9 maart 2010) doorgestuurd aan Provinciale Staten. De gebiedsontwikkelingen behelzen een commerciële uitbating van het tracé rond de Buitenring. Het gevolg: een vergaande transformatie van het landschap. In de juridische besluitvorming over het project, het Inpassinsgplan, zijn (ten onrechte) geen omschrijvingen of restrictieve beleidskaders over deze grote consequenties opgenomen.
Antwoord:	De buitenring vormt een belangrijk onderdeel van de strategische agenda, die door Parkstad is vastgesteld, als antwoord op de problemen en uitdagingen waar deze regio voor staat. De strategische agenda is gebaseerd op een integrale gebiedsgerichte benadering, met de aanpak van herstructureringsopgaven, verbetering van grensoverschrijdende openbaar vervoersverbindingen, versterking van het centrum van Parkstad, gebiedsontwikkeling en de inzet op nieuwe energie en economie. De intergemeentelijke Structuurvisie van Parkstad, die is vastgesteld door alle gemeenteraden, schetst een samenhangend beeld van de beoogde ontwikkelingen, waarbij de kwaliteit van het landschap voorop staat. Het is niet realistisch te veronderstellen dat de elementen van gebiedsontwikkeling moeten worden meegenomen in het voorliggende inpassingsplan, dat enkel ziet op de de aanleg van de buitenring. Binnen andere kaders zal bekeken worden of een beperkt deel van de investeringen die gedaan worden in de infrastructuur kan worden terugverdiend, via gebiedsontwikkelingen die passen binnen het beleid van de structuurvisie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10213**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Woon en Leefklimaat□1 Verslechtering van de luchtkwaliteit□Door de komst van de Buitenring stijgt de totale hoeveelheid schadelijke lucht met 5%. Buiten□beschouwing is echter gelaten het cumulatieve effect van de luchtvervuiling (AWACS) en de□Buitenring. Bovendien zijn de onderzoeken met betrekking tot de gevolgen voor de luchtkwaliteit nog niet afgerond, zodat van een deugdelijke onderbouwing op dit punt geen sprake kan zijn.□2 Geluidshinder□Het gebied waarin cliënt woont, kenmerkt zich door een cumulatie van luchtgeluid en□verkeersgeluid. Deze cumulatie dient in zijn geheel te worden onderzocht wil men een duidelijk beeld van de geluidsbelasting krijgen. De cumulatie is echter niet onderzocht omdat de gegevens met betrekking tot het luchtgeluid (AWACS) niet door het Ministerie van Defensie ter beschikking zijn gesteld. Het onderzoek is op dit punt dan ook volstrekt ontoereikend en de onderzoeken kunnen dan ook niet voor de besluitvorming gebruikt worden.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10214**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het wegontwerp heeft over het gehele tracé, maar ook met name in de directe omgeving van de woning van cliënt als consequentie dat het landschap versnipperd raakt en belangrijke elementen daarvan worden doorsneden. Het reliëf in het landschap wordt afgevlakt en tenietgedaan, en bijzondere flora, en daarmee ook fauna verdwijnen. In de kosten- baten analyse wordt uitgegaan van de minimale eisen van regel- en wetgeving als het gaat om natuurcompensatie (Ecorys). De minimale eisen zijn tevens de streefnorm. Dit doet naar de mening van cliënt geen recht aan de maatschappelijke waardering van de natuur- en landschapvernietiging van een uniek stukje heuvelland.□□Daarbij komt dat het te realiseren tracé aan de noordzijde van Brunssum een geheel aan□natuurgebied, bosgebied en agrarisch gebied verstoort. Ook wordt het bronnen- en natuurgebied aan de oostzijde van de Europalaan alsmede het stroomgebied van de Merkelbeek ernstig verstoord. Ditzelfde geldt voor het gebied bij het voormalig kloostercomplex van de Carmelieten. Nu de nut en noodzaak van het tracé niet dwingend zijn komen vast te staan en voor het gehele tracé een alternatief (O-variant) is dat de geconstateerde knelpunten in afdoende mate opheft, kan van een doorsnijding van de beschermde natuurgebieden geen sprake zijn.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook

onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Indiener stelt:□□- de woning wordt onverkoopbaar als gevolg van de verwachte hinder;□- het woongenot gaat teniet; □- de woning vermindert in waarde;□- dat hij/zij het perceel achter de woning niet langer kan gebruiken als bijenstandplaats en voor groente- en fruitteelt, terwijl hij/zij dit al 36 jaar doet. De belangen van indiener zijn onvoldoende meegewogen. □□□□
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Tot slot merken wij op dat bij indiener, indien hij is aan te merken als belanghebbende in de zin van de onteigeningswet, volledig schadeloos zal worden gesteld bij beëindiging van het gebruik van het achterliggende perceel als gevolg van de realisering van het project. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren□

Hoofdzienswijze: **01547-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10221**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten G.W., Montgomerystraat 10 6441KB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De uitwerking van de kunstwerken beperkt zich tot de ontwerpprincipes van deze objecten. Vanwege het belang van het gebruik van de kunstwerken in relatie tot de bereikbaarheid van de woning, de samenhangende geluidsbelasting en het zicht op het omringende landschap, is een gedetailleerde uitwerking van belang. Omdat de plannen voor een bestemmingsplan onvoldoende concreet zijn uitgewerkt is voor cliënt als belanghebbende ook allesbehalve duidelijk waarmee cliënt wordt geacht in te stemmen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01548-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Sabrina K., Hovbacherstrasse 366 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01549-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10207**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hammers A., Rehmannstrasse 14 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Buitenrings in Bezug auf die B 258n. Ich schlieBe mich den Argumenten der Bürgerinitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 23.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Larmschutzmafinahmen, Straftenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B 258n funktionieren!
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01550-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Haase C., Dohlenweg 15 52134 te Herzogenrath Haase G., Dohlenweg 15 52134 te Herzogenrath Küppers-Haase T., Dohlenweg 15 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01551-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10230**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hambüch J., Butweide 29 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Lärmschutzmassnahmen, Strassenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B258n funktionieren.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01552-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Steffens U., Nordstrasse 90 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Lärmschutzmassnahmen, Strassenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B258n funktionieren.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01553-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10249**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berkers P., Hegge 91 6365EC te Schinnen Henssen P., Hegge 110 6365EG te Schinnen Kivit G., Hegge 114 6365EG te Schinnen Kusters H., Hegge 118 6365EG te Schinnen Nevels F., Hegge 101 6365EC te Schinnen Van de Bosch P., Hegge 108 6365EG te Schinnen Van Santen P., Hegge 105 6365EC te Schinnen Zelissen J., Hegge 106 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ondergetekenden zijn een groep verontruste buurtbewoners uit het buurtschap Hegge in de gemeente Schinnnen. Wij hebben kennis genomen van de plannen voor de aanleg ven een nieuwe weg, de buitenring Parkstad, welke plannen thans worden voorbereid. Als bewoners van een buurtschap dat door de voorziene aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen de Parkstad enerzijds en het heuvelland anderzijds maken wij ons ernstig zorgen. Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook op diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de aansluiting Nuth) een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg. Het klopt dat de Buitenring op sommige (toevoer)wegen zal leiden tot een toename van verkeersintensiteiten. Dit hangt ermee samen dat weggebruikers andere routes zullen gaan kiezen na aanleg van de Buitenring. Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee, de Hoofdstraat en een deel van de Provincialeweg drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De woningen aan de Hegge liggen niet in de geluidszone van de BPL of te wijzigen onderliggende wegen. Voor de woningen is dan ook niet de wijziging van de geluidsbelasting berekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01553-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10251**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berkers P., Hegge 91 6365EC te Schinnen Henssen P., Hegge 110 6365EG te Schinnen Kivit G., Hegge 114 6365EG te Schinnen Kusters H., Hegge 118 6365EG te Schinnen Nevels F., Hegge 101 6365EC te Schinnen Van de Bosch P., Hegge 108 6365EG te Schinnen Van Santen P., Hegge 105 6365EC te Schinnen Zelissen J., Hegge 106 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuur-historische omgeving zoals deze in het gehele tracé aan de orde is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring is bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Bij de keuze van de locatie van het

nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01554-PEB-AN2MER

Subzienswijze: 10242

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Procedureel ben ik van mening dat de gevolgde inspraakprocedure(s) indruist/indruisen tegen internationaal rechtelijke afspraken, wetten en rechtsbeginselen. Zoals de rechten van de mens, Europese verdragen Een normale bezwaarprocedure had in ieder geval doorlopen moeten worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Aangezien de uniforme voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 Awb (met de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze) wordt doorlopen, is de bezwaarprocedure wettelijk uitgesloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10243**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	de noodzaak van de buitenring is mij niet aangetoond. Het huidige beeld geeft wellicht enkele knelpunten maar deze zijn op eenvoudiger wijze op te lossen. In het file nieuws komt een probleem met zuid-limburg/parkstad niet voor. Onduidelijk is waarom dat wel zo zou zijn in de toekomst als je de problemen anders oplost.Dat geldt zowel voor de verkeersstromen maar ook voor de verwachte en uitgesproken winst voor toerisme en aanwakkeren regionale economie. M.i. allemaal optimistische schilderingen om de weg erdoor te krijgen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10244**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als de weg er toch moet komen waarom dan niet veel minder ingrijpend?
Antwoord:	De Buitenring wordt aangelegd als regionale stroomweg met 2 rijbanen en twee rijstroken. Nut en noodzaak van deze vorm is reeds aangetoond in het rapport "Toetsing op doelbereik en MKBA". Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10245**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Nu is vastgesteld dat de asfaltering met ZOAB blijkbaar zelfs hier en daar zou leiden tot lagere geluidsoverlast dan de huidige weg valt niet in te zien waarom bij Vaesrade niet gewoon het oude tracé wordt gevolgd. De bewoners van Maria Gewande wisten toen zij daar gingen wonen dat er een weg lag die in de toekomst steeds drukker zou worden en voor regionale ontsluiting moest zorgen. Die woningen waren daar ook al blijkbaar op voorbereid qua isolatie heb ik mij laten vertellen., waarom dan nu de last toch richting Vaesrade verplaatsen? Ik heb daar geen visie in kunnen ontdekken.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10246**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de aansluiting naar de snelweg bij vaesrade/nuth wordt gekozen voor een ingewikkelde variant linksaf richting schinnen waarbij een eenvoudig alternatief voorhanden is. Gewoon links en rechtsaf voor resp. heerlen en Eindhoven. Ja een klein stukje natuur wordt dan minder natuur maar ook nu al ligt dit stukje natuur onder druk van wegen/spoorweg en andere activiteiten
Antwoord:	De aansluiting bij Nuth is complex vanwege de kruising van de spoorlijn en de ligging in en nabij het europees beschermde Natura2000 gebied Geleenbeekdal. Effecten op dit natuurgebied moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. In de TN/MER aansluiting Nuth zijn verschillende alternatieven voor de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10247**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als de weg er toch komt zoals gepland dan dient de huidige op/afrit gehandhaafd te blijven cq dienen de inwoners van bv de weg vaesrade op een eenvoudige wijze toegang te hebben naar Nuth en Heerlen. Dat is nu niet het geval.
Antwoord:	Via een verbindingslus blijft Vaesrade een directe verbinding behouden met de kern van Nuth. Via de Hommerterweg en de Rozenstraat blijven directe routes naar Hoensbroek en Heerlen aanwezig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	het langzame verkeer vanuit Vaesrade naar Nuth/heerlen is eveneens niet goed ingeregeld. Dat geldt ook voor paard/wagen verkeer.
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes. Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens, wanneer mogelijk, hersteld. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen. Langzaam verkeer (inclusief ruiters) vanuit Vaesrade kan na aanleg van de Buitenring op verschillende locaties de Buitenring kruisen richting Nuth of Heerlen: via Kathagen, de Naanhofsweg, de Rozenstraat of de Hommerterweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10250**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	een van de doelstellingen was dat de reistijd niet langer mocht worden. Welnu, daar wordt niet aan voldaan. Ik zal rond de 3 a 4 km extra moeten rijden om in Heerlen te geraken. Een dubbele reistijd. Terwijl zelfs in jullie plaatje dan in de spitstijd filevorming zal optreden.? Mijn werkgever gaat uit van de kortste verbinding cq uit van OV afstanden. Ik ga er dus straks ook financieel op achteruit.
Antwoord:	De Buitenring inclusief aansluiting Nuth heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren. Uit de verkeersanalyses (deelrapport 4A Verkeerkundig Onderzoek) en het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de reistijden over diverse verkeersrelaties ten gevolge van de Buitenring afnemen. Dit laat echter onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring inclusief aansluiting Nuth voor een toename van de reistijden kan zorgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01554-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10252**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtbeckers F.G.E., Vaesrade 23 6361HH te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Als de weg er komt zuilen er in Nuth en wellicht ook elders problemen ontstaan.□De gemeente Nuth is bang dat als zij zou gaan voor een optie oude tracé volgen de provincie deze gemeente niet zal helpen deze problemen op te lossen. Daarom is een motie terzake niet aangenomen.□Te gek voor woorden evt. krijgt u de weg op uw manier dankzij het feit dat men bang voor u is.□Tot slot ben ik van mening dat elke inwoner van de getroffen gemeentes een complete versie van de visie etc had moeten ontvangen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Zoals hiervoor is uiteengezet, hebben alle benodigde stukken gedurende de wettelijk voorgeschreven termijn ter inzage gelegen. De provincie heeft daarmee voldaan aan haar verplichting. In aanvulling daarop zijn de stukken digitaal ter beschikking gesteld en zijn op 2 en 3 juli informatiemarkten georganiseerd. Belangstellenden is aldus ruimschoots de gelegenheid geboden zich een compleet beeld van de besluitvorming te vormen. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01555-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10253**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freudenstein G., Tittardsfeld 29 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ich lehne die Planung des Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in der vorliegenden Form ab, da□er nur über eine Anbindung an und Weiterführung über die sogenannte Bundesstrafte 258 neu (Nord) auf dem Gebiet der Stadt Aachen realisiert werden könnte.□Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er ausschlieftlich auf niederlandischem Staatsgebiet und ohne den Anschluss an die B 258 neu□(Nord) zu realisieren ist.□Begründung:□1) Bereits auf der deutschsprachigen Homepage des Buitenrings www.buitenring.nl wird auf□die Verbindung der beiden Straftenbauprojekte hingewiesen, Zitat: „Eine bessere□grenzüberschreitende Verkehrsverbindung zwischen dem Nordraum Aachen und der Region□Parkstad Limburg - so lautete die Aufgabenstellung bei der Planung von zwei neuen Straften,□die miteinander verbunden werden sollen: auf der deutschen Seite die B258n, auf der□niederlandischen Seite der Auftenring Parkstad Limburg."□Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt also ganz offensichtlich die□Realisierung der B 258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte□Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres□ware ohne die B 258n nicht ausreichend dimensioniert.□2) Der jetzt vorliegende Entwurf funktioniert damit also nur unter der Voraussetzung, dass in□Deutschland die B 258n realisiert ist bzw. zeitgleich realisiert wird. Gegen den Bau der B 258n□auf allen angedachten Trassenvarianten bestehen auf deutscher Seite allerdings□unüberwindbare umwelt- und planungsrechtliche Hindernisse, so dass diese Strafte nichtrealisiert werden kann. Dies wurde zuletzt in einer Sitzung des Mobilitatsausschusses der Stadt□Aachen am 11. Marz 2010 den niederlandischen Planern mit auf den Weg gegeben. Zudem ist□der Verzicht auf die B 258 neu fester Bestandteil der Koalitionsvereinbarung von CDU und□Grünen im Rat der Stadt Aachen (Koalitionsvertrag vom Oktober 2009, Kapitel 3.5, S. 11).
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De B258n is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met "Vordringlicher Bedarf" en als zodanig nog steeds een officieel plan, waarmee wij rekening moeten houden. Minister Ramsauer heeft dit in januari jl. schriftelijk bevestigd.□□De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01555-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Freudenstein G., Tittardsfeld 29 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Erganzende Gründe gegen den Bau der B 258 neu (Nord):□3) Die Verkehrsfachleute des NABU-Bundesverbandes in Berlin haben erst kürzlich□errechnet, dass der in den letzten Jahren alleine bei kommunalen Strafien entstandene□Investitionsrückstau für Sanierungen inzwischen über 150 Milliarden Euro betragt (NABUPressemeldung□Nr. 55/10 vom 2. Juni 2010). Zudem hat Deutschland schon heute das□dichteste Stra&ennetz der Welt, und nach den USA (!) auch das langste Autobahnnetz. Mit□neuen Strafienbauprojekten muss daher endlich Schluss sein, zumal wenn sie so überflüssig□sind wie die B 258 neu im Aachener Nordwesten.□4) Alle seriösen Verkehrsberechnungen haben nachgewiesen, dass die B 258 neu (Nord)□verzichtbar ist. Dem würden aber insbesondere aufgrund der schwierigen Topographie und□entsprechend erforderlichen Brücken und anderen Kreuzungsbauwerken enorme Kosten von□etwa 30 Millionen Euro gegenüberstehen.□5) Zudem sollte auch den niederlandischen Planern bekannt sein, dass alle jetzt im BPLVerfahren vorgestellten Varianten der B 258 neu (Nord) auch Flachen durchschneiden, die□seinerzeit als Ausgleichsflachen für das Gewerbegebiet „Avantis" ausgewiesen würden, um□den Verlust von Lebensraumen seltener Feldvogelarten und des vom Aussterben bedrohten□Feldhamsters (Cricetus cricetus, Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG) zu kompensieren.□6) Insbesondere die Varianten 1 und 2 würden im Bereich von Vetschau und im Bereich der□Oberdorfstralie in Horbach zudem einige der letzten Reviere des streng geschützten□Steinkauzes (Athene noctua) im Aachener Nordwesten durchschneiden. Auch dies ware□nach EG-Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG bzw. neu kodifizierte Fassung 2009/147/EG)□sowie nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nicht genehmigungsfahig, sofern□nicht „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" eine Ausnahme□rechtfertigen. Diese „zwingenden Gründe" sind aber, wie dargelegt, für den Bau der B 258□neu (Nord) nicht erkennbar!□Ich behalte mir vor, diesen Einspruch falls nötig zu erganzen und beantrage kostenlos und□laufend persönlich über den Stand des Verfahrens informiert zu werden.□Unterschrift□•O
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01557-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreusch H., Benediktusstrasse 17 52078 te Aachen Meertens D., Benediktusstrasse 17 52078 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wir lehnen die Planung des Buitenring Parkstad Limburg (BPL) in der vorliegenden Form ab,□da er nur über eine Anbindung an und Weiterführung über die sogenannte Bundesstrafte 258□neu (Nord) auf dem Gebiet der Stadt Aachen realisiert werden könnte.□Wirfordern Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er□ausschlieftlich auf niederla`ndischem Staatsgebiet und ohne den Anschluss an die B 258 neu□(Nord) zu realisieren ist.□Begründung:□1) Bereits auf der deutschsprachigen Homepage des Buitenrings www.buitenrina.nl wird auf□die Verbindung der beiden Straftenbauprojekte hingewiesen, Zitat: „Eine bessere□grenzüberschreitende Verkehrsverbindung zwischen dem Nordraum Aachen und der Region□Parkstad Limburg - so iautete die Aufgabenstellung bei der Planung von zwei neuen Straften,□die miteinander verbunden werden sollen: auf der deutschen Seite die B258n, auf der□niederla`ndischen Seite der Auftenring Parkstad Limburg."□Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt also ganz offensichtlich die□Realisierung der B 258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor atlem die gewahlte□Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N 281 in Form eines□Kreisverkehres ware ohne die B 258n nicht ausreichénd dimensioniert.□2) Der jetzt vorliegende Entwurf funktioniert damit also nur unter der Voraussetzung, dass in□Deutschland die B 258n realisiert ist bzw. zeitgleich realisiert wird. Gegen den Bau der B 258n□auf allen angedachten Trassenvarianten bestehen auf deutscher Seite allerdings□unüberwindbare umwelt- und planungsrechtliche Hindernisse, so dass diese Strafte nicht□realisiert werden kann. Dies wurde zuletzt in einer Sitzung des Mobil itatsausschusses der Stadt Aachen am 11. Marz 2010 den niederlandischen Planern mit auf den Weg gegeben. Zudem ist der Verzicht auf die B 258 neu fester Bestandteil der Koalitionsvereinbarung von CDU und Grünen im Rat der Stadt Aachen (Koalitionsvertrag vom Oktober 2009, Kapitel 3.5, S. 11).
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01557-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreusch H., Benediktusstrasse 17 52078 te Aachen Meertens D., Benediktusstrasse 17 52078 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Erganzende Gründe gegen den Bau der B 258 neu (Nord):□Die Verkehrsfachleute des NABU-Bundesverbandes in Berlin haben erst kürzlich errechnet,□dass der in den letzten Jahren alleine bei kommunalen Straften entstandene□Investitionsrückstau für Sanierungen inzwischen über 150 Milltarden Euro betragt (NABUPressemeldung Nr. 55/10 vom 2. Juni 2010). Zudem nat Deutschland schon heute das□dichteste Straftennetz der Welt, und nach den USA (!) auch das langste Autobahnnetz. Mit neuen StraBenbauprojekten muss daher endlich Schluss sein, zumal wenn sie so überflüssig sind wie die B 258 neu im Aachener Nordwesten.□4) Alle seriösen Verkehrsberechnungen haben nachgewiesen, dass die B 258 neu (Nord)□verzichtbar ist. Dem würden aber insbesondere aufgrund der schwierigen Topographie und□entsprechend erforderlichen Brücken und anderen Kreuzungsbauwerken enorme Kosten von etwa 30 Millionen Euro gegenüberstehen.□5) Zudem sollte auch den niederlandischen Planern bekannt sein, dass alle jetzt im BPLVerfahren vorgestellten Varianten der B 258 neu (Nord) auch Flachen durchschneiden, die□seinerzeit als Ausgleichsflachen für das Gewerbegebiet „Avantis" ausgewiesen würden, um□den Verlust von Lebensraumen seltener Feldvogelarten und des vom Aussterben bedrohten□Feldhamsters (Cricetus cricetus, Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG) zu kompensieren.□6) Insbesondere die Varianten 1 und 2 würden im Bereich von Vetschau und im Bereich der□Oberdorfstratie in Horbach zudem einige der letzten Reviere des streng geschützten Steinkauzes (Athene noctua) im Aachener Nordwesten durchschneiden. Auch dies ware nach EG-Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG bzw. neu kodrfizierte Fassung 2009/147/EG) sowie nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) nicht genehmigungsfahig, sofern nicht „zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" eine Ausnahme rechtfertigen. Diese „zwingenden Gründe" sind aber, wie dargelegt, für den Bau der B 258 neu (Nord) nicht erkennbar!□Wir behalten uns vor, diesen Einspruch falls nötig zu erganzen und beantragen kostenlos und laufend persönlich über den Stand des Verfahrens informiert zu werden.□Aachen, 23.7.2010□Helmut Kreusch
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ De keuze of de B258n wordt aangelegd en zo ja, welke variant daarvoor wordt gekozen, laten wij geheel over aan de verantwoordelijke Duitse overheden. Wel vinden wij een verbinding via de B258n van belang voor de economische en toeristische ontwikkeling van Parkstad en Aachen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.J.L., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum Jansen-Roorda H.S., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht de buitenring onverhoopt toch worden gerealiseerd, dan vind ik dat deze verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidswallen zo laag mogelijk kunnen blijven en het landschap zo veel mogelijk wordt ontzien.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.J.L., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum Jansen-Roorda H.S., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De door u geplande autoweg zal enorme schade toebrengen aan milieu en leefomgeving terwijl nut en noodzaak nooit zijn aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01558-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10259**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.J.L., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum Jansen-Roorda H.S., Merkelbeekerstraat 88 6441KK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Van Nuth naar Kerkrade lopen al twee 4-baanswegen Via de geplande buitenring zou je ca 10 km. moeten omrijden. Nut en noodzaak van de Buitenring zijn niet aangetoond.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tijdstip presentatie plannen Het is uw College bekend dat de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) niet kunnen rekenen op een breed draagvlak bij een Maatschappelijke Organisaties, een groot aantal gemeenten en een, alsmaar toenemender aantal omwonenden dan wel andere burgers. De omvang van het schriftelijk materiaal dat in het geding is (drie verhuisdozen klappers of digitaal2 4 GB) is van dien aard (onsamenhangend, incompleet, inconsistent of zelfs misleidend) dat het voor ons nagenoeg onmogelijk is gebleken ons op verantwoorde wijze in de stukken in te lezen en ook nog eens binnen een termijn van 6 weken een adequate zienswijze in te dienen. Daarnaast liet de voorlichting door uw ambtenaren zeer te wensen over, was ook deze misleidend en niet consistent en maar al te vaak kregen wij te horen dat een rapport/ontwerp/oplossing nog niet klaar was, nog niet bekend was en/of een oplossing nog niet duidelijk was. Het is om die reden onbillijk van belanghebbenden te verwachten dat zij zich op basis van deze niet complete documenten, met daarop een gebrekkige voorlichting door uw ambtenaren, in een kort tijdsbestek van 6 weken in, dan wel kort vóór, de vakantieperiode een juist beeld omtrent uw plannen vormen. Het had uw College van meer respect voor belanghebbenden getuigd wanneer u gevolg had gegeven aan het, tijdens de voorlichting van uw Provincie aan de raadsleden van Nuth (7 september 2009), door meerdere raadsleden gedane verzoek het PIP niet in, dan wel kort 1 vóór, de zomervakantie te presenteren. Dit verzoek werd later schriftelijk herhaald via een door burgemeester Vos van de gemeente Nuth aan uw College gerichte brief. Ondanks beide verzoeken presenteert uw College het Provinciaal Inpassingplan toch, zonder daar een motivering voor te geven, tijdens de vakantieperiode. Uw College houdt daarmee geen rekening met het beginsel van Fair Play. Wij vragen ons trouwens af, waarom nu in een keer die haast? Uw College heeft de planning van de presentatie van het PIP meermaals (buiten de schuld van belanghebbenden/burgers) uitgesteld. Waarom had de presentatie van het PIP ook nu niet uitgesteld kunnen worden tot het moment dat ook de ontbrekende onderzoeken/rapporten/ontwerpen enz. gereed zouden zijn? Wij kunnen ons daarom helaas niet aan de indruk onttrekken dat uw keuze voor de periode van het zomerreces een bewuste, strategische keuze is om belanghebbenden alvast op een 1-0 achterstand te zetten. Door het ontbreken van diverse documenten en/of het nog niet afgerond zijn van onderzoeken enz. concludeer ik dat de presentatie van het Provinciaal Inpassingplan geen zorgvuldig voorbereid beleidsproces is. Onze belangen om ons goed te kunnen voorbereiden op het geven van een adequate zienswijze zijn bij de keuze voor het tijdstip van de presentatie van het PIP onvoldoende meegewogen. Hierdoor kunnen wij onvoldoende rechtszekerheid ontlenen aan dit beleidsproces. Overheidsbeleid door jaren heen biedt weinig rechtszekerheid. Medio 1970 ontwikkelde uw College al plannen om langs de toenmalige gemeenten Hoensbroek, Brunssum en Amstenrade een vorm van een "randweg" te realiseren om het doorgaande verkeer vanaf het centrum van de gemeente Brunssum richting de A76 bij Nuth (en visa versa) "in betere banen" te leiden en de betreffende woonkernen te ontlasten van met name het doorgaande verkeer. Daarvoor had uw College een "ruimtebeslag" (corridor) in gedachten, dat bij de nu voorliggende plannen voor de Buitenring nog voor een groot deel actueel is. Als eerste fase van deze plannen werd de huidige Randweg (N298) langs de kern Hoensbroek aangelegd. Bij de gemeentelijke herindeling in 1982 is bij het "herinrichten van de gemeentegrenzen" tussen de "nieuwe" gemeenten Heerlen, Brunssum en Schinnen met het hiervoor omschreven "ruimtebeslag" rekening gehouden. Zo gingen wijken van de voormalige gemeente Amstenrade, zuidelijk van deze corridor gelegen, bij deze herschikking van de gemeentegrenzen over naar de nieuwe gemeenten Brunssum en Heerlen. In 1986 gaf uw College de eigenaresse van het horecapand aan de Allee (tot voor kort chinees restaurant) groen licht haar pand te verkopen. De Provincie deed daarmee afstand van haar belang het pand aan te kopen voor de ontwikkeling van een randweg, omdat deze randweg, volgens mededeling aan de eigenaresse (mw. Schikan), definitief niet zou worden aangelegd. Begin negentiger jaren ontstonden er opnieuw plannen voor het aanleggen van een randweg, toen genaamd de S22. Maar na ampel onderzoek besloot uw College ook nu af te zien van het aanleggen van deze weg. Uw College volgde daarmee het kort daarvoor door de Regering vastgestelde beleid voor de Rijksoverheid om zo weinig mogelijk nieuwe wegen aan te leggen vanwege het feit dat "meer wegen alleen maar leiden tot meer verkeersproblemen". Een bijkomend argument deze S22 toen niet aan te leggen was, dat uw College tot de conclusie kwam dat de geplande randweg, overigens in omvang absoluut

niet te vergelijken met de nu geplande Buitenring, een "te grote schade zou aanrichten aan het landschap en de natuur" (zie artikel Limburgs Dagblad d.d. 18 april 1992). Ter effectuering van dit laatste besluit verkocht uw College op 19 maart 1997, de eerder van de graaf van Amstenrade aangekochte grond voor de aanleg van de S22, aan hem terug voor een bedrag van fl. 1,00. In die zelfde transactie verleende uw College de graaf tevens een subsidie van fl. 200.000,00 om een deel van het onderhavige gebied van een bosaanplant te voorzien. In de gemeente Brunssum werd het besluit van uw College de S22 niet aan te leggen op een andere wijze geëffectueerd. In het in 1997, met goedkeuring van uw College, geactualiseerde "Bestemmingsplan Buitengebied" werd geen ruimtebeslag meer opgenomen voor de aanleg van een ringweg in welke vorm dan ook.□Zowel gemeentelijke overheden als ook burgers gingen er van uit dat zij aan het besluit van□uw College, definitief af te zien van het aanleggen van een ringweg, rechtszekerheid konden ontlenen en handelden dienovereenkomstig. De gemeente Brunssum bracht daarop in 1999 het "Bestemmingsplan Amstenraderveld" in procedure. Voor dit bestemmingsplan werd een zgn. "beeldkwaliteitplan" opgesteld. Het moest een prachtige in het groen gelegen wijk worden, die de overgang ging vormen tussen enerzijds een dichtbevolkte woonwijk en anderzijds het landelijke gebied richting het landgoed (Beschermd Dorpsgezicht) Amstenrade. Ook de bewoners van de Oudestraat (Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade) meenden rechtszekerheid te kunnen ontlenen aan het besluit van uw College de S22 definitief niet aan te leggen. De bewoners investeerden substantiële bedragen, in respectievelijk het renoveren van een op dat moment ernstig in verval zijnd rijksmonument, respectievelijk in het restaureren en/of verbouwen van andere panden (o.a. twee gemeentelijke monumenten). Wij concluderen dat uw College wat de Ruimtelijke Ordening betreft geen consistent beleid in onze omgeving voert waardoor burgers onvoldoende rechtszekerheid kunnen ontlenen aan door uw College genomen besluiten.

Antwoord:

Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □
. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□
Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te

voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.DraagvlakDe Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op

grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Ter informatie van reclamant merken wij overigens op dat ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade in het Inpassingsplan passende beschermende bepalingen zullen worden opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij stellen vast dat de woonwijken langs het geplande tracé na het afblazen van de plannen voor de S22 in aantal en omvang alleen maar zijn toegenomen. De thans voorliggende plannen zijn in onze omgeving qua Ruimtebeslag, gevolgen voor de Natuur en het Milieu, gevolgen voor onze Gezondheid en gevolgen voor de Verkeersveiligheid vele malen groter dan de plannen voor de aanleg van de S22. Ten opzichte van de situatie bij de S22 hebben zich de laatste jaren enkele belangrijke ontwikkelingen voorgedaan. De vergrijzing in Parkstad blijkt volgens onderzoeken/publicaties sneller te gaan dan waarmee in de aanvankelijke plannen werd rekening gehouden. De betere bereikbaarheid van Brunssum (een van de knelpunten volgens dit gemeentebestuur) is al gerealiseerd met de aanleg van de B56. Via de afslag aan de A2 bij Born over de B56 en vervolgens over de N274 is Brunssum prima (zelfs kortste en snelste route) bereikbaar voor alle verkeer van en naar Noord Limburg. Uw besluit, ondanks de hiervoor geschetste ontwikkelingen, toch voorbij te gaan aan de voor de S22 gevoerde argumentatie is in strijd met het beginsel van rechtszekerheid. Onze algemene bezwaren tegen het Provinciaal Inpassingplan (PIP) Bestuurlijke voorkeursvariant De bestuurlijke voorkeursvariant wordt door uw College ten onrechte als referentiekader gebruikt. Dit omdat het bevoegde gezag nog geen besluit heeft genomen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé en/of gekozen variant. Alle genoemde verbeteringen, voortkomende uit de optimalisaties, dienen daardoor te worden getoetst aan de "referentiesituatie" dan wel aan de autonome ontwikkeling. Wat uw College nu doet, is de situatie op zijn kop. Kies een slechte variant, op vele onderdelen slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties door en noem het vervolgens "verbeteringen". Dit terwijl er in relatie tot de werkelijke referentiesituatie op vele gebieden sprake is van een verslechtering. De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant. Wij hebben in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt ons bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor niet voldaan aan het motiveringsbeginsel. Wij betogen dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatieven voor Natuur, het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, het alternatieve tracé langs de Randweg en het alternatieve tracé in Kerkrade nog steeds "rechtsgeldig" zijn. Corridor Buitenring Parkstad Limburg uit POL 2001 en 2006 De corridor voor de BPL ligt niet vast en heeft daarom geen status. Het door uw College overgenomen advies had als doel te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk waren en nog meegenomen moesten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als een beperking worden gezien voor mogelijk andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen Concrete Beleidsbeslissing, in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is het beantwoorden van een niet gegeven advies en daarom niet ter zake doende. Uw College weigerde zelfs om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen. Commissie Milieu Effecten Rapportage (MER) Uw College is van mening dat een (eind)advies van de commissie MER in deze fase alleen maar vertragend kan werken en geen meerwaarde heeft voor de objectiviteit van uw besluitvorming. In de gepresenteerde documenten geeft uw College een reactie op alle door de commissie MER gegeven adviezen, dan wel gemaakte opmerkingen. Uw College vindt het in deze fase kennelijk niet nodig uw reacties en/of opmerkingen door de commissie MER te laten toetsen. Dit zou uw College in feite alleen al moeten doen om te bezien of uw College de adviezen en/of opmerkingen van de commissie MER juist heeft geïnterpreteerd. Als argument voor de weigering van de toetsing door de commissie MER noemt uw College de invoering van de Crisis- en Herstelwet. Uw College zet hiermee de commissie MER buitenspel. Gelet op de zeer kritische opmerkingen, die de commissie MER bij de Tracénota maakte, vinden wij het ongewenst en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel wanneer de nu ter inzage liggende documenten, i`.c. de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth, niet opnieuw worden voorgelegd aan de commissie MER. De objectiviteit van uw College en Provinciale Staten Wij vinden het zeer merkwaardig dat het bevoegd gezag van de Provincie initiatiefnemer is van het PIP, dit plan zelf vaststelt, zelf de reactie op de zienswijzen van maatschappelijke organisaties en belanghebbenden geeft en de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt. Uw College is zelfs van mening dat er op basis van onvolledig

onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten waardoor een ADC toets niet nodig is. Uw College vindt het ook niet meer nodig uw opmerkingen/aanvullingen MER te laten toetsen en een MER advies over de nieuwe plannen voor de aansluiting op de A76 bij Nuth te vragen. Alle beoordelingen komen hiermee op termijn op het bordje te liggen van de Raad van State. De inspraak van een belanghebbende wordt hiermee toch wel zeer beperkt. Wij vragen ons af of uw College dit zo bewust/daadwerkelijk voorstaat? Ik ben overigens van mening dat, voor de ontheffingen in het kader van de Natuurbeschermingswet, het Ministerie van Landbouw, Natuurbescherming en Visserij (LNV) het bevoegd gezag is. Dit op grond van het overschrijdend karakter van de Natuurbeschermingswet gebieden binnen de invloedsfeer van de geplande infrastructuur (BPL). Wij verwijzen hierbij naar een uitspraak in het kader van de Ijzeren Rijn i.c. het bepaalde ten aanzien van de Weerter- en Budelerbergen.

Antwoord:

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie.

De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals

opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden
gemaakt.

Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De exacte ligging van het tracé is in een aantal stappen bepaald. De eerste stap daarbij was het bepalen van de corridor. In het MER fase 1 zijn daartoe zoekgebieden voor conflictarme corridors geformuleerd en onderzocht. De begrenzing van deze zoekgebieden volgt uit de doelstellingen voor de BPL en de daaruit volgende keuze voor een ringstructuur. De ringstructuur volgt uit het streven van de provincie naar een gesloten netwerk van regionaal verbindende wegen, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande regionaal verbindende wegen, liefst rondom het stedelijk gebied. Daarnaast is een doorlopende, vloeiende ringstructuur goed herkenbaar en draagt daarmee bij aan de beoogde verbetering van de verkeers- en ruimtelijke structuur in Parkstad Limburg. In paragraaf 3.2 van het MER fase 1 is de volledige onderbouwing van de keuze voor een ringstructuur opgenomen. De ruimtelijke reservering voor de BPL (corridor) is vastgelegd in het POL 2001 en is onderbouwd met een tracé/m.e.r.-studie. De corridors zijn te beschouwen als zones waarbinnen in een latere fase het precieze tracé moet worden

bepaald. Ze bepalen het mogelijk ruimtebeslag van de Buitenring. In het POL 2006 zijn de corridors uit het POL 2001 overgenomen. Het alternatief door Brunssum heen, over bestaand wegennet, is als volwaardig alternatief meegewogen. Tevens is in het POL 2006 aangegeven dat in het MER fase 2 - in aanvulling op de in het POL 2001 vastgelegde corridors - op verzoek van de gemeente Kerkrade twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). Daarnaast zijn diverse alternatieven in tracé door de jaren heen ontwikkeld (orginele voorkeurstracé uit eind jaren `90, versoberd voorkeurstracé met 2x1 rijstroken, een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een aantal gelijkvloerse aansluitingen en het besuurlijk voorkeurstracé zoals opgenomen in de bestuursconvenant uit 2005). Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. Deze rollen worden strikt gescheiden uit oogpunt van belangenverstrengeling. Een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 wordt voor dit project alleen verleend wanneer zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken, sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de schade afdoende gecompenseerd wordt (ADC-toets). Binnen de uitgevoerde Passende beoordelingen wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De doelstellingen van de Buitenring Vanaf de eerste presentatie van de plannen van de BPL heeft uw College een "scala aan wisselende doelstellingen" de wereld in gestuurd. Na iedere ronde van maatschappelijke kritiek wist uw College weer een nieuwe doelstelling te formuleren, totdat ook die weer door de "kritische volgers van uw plannen" werd afgeschoten. Als laatste "hoofddoelstelling" (6) noemt uw College "het geven van een economische impuls" en via een verbeterde bereikbaarheid "stimuleren van toerisme en recreatie". En juist op deze punten wordt uw College door de conclusies van de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) afgeschoten. De beloofde economische impuls, die zich zou moeten manifesteren in meer werkgelegenheid voor de inwoners, bedraagt volgens de MKBA (pagina 3) maximaal 180 nieuwe banen. Dit terwijl er alleen al voor Brunssum, bij een verbetering van de bereikbaarheid van de oostflank, 4.000 nieuwe banen in het vooruitzicht werden gesteld. Ook de opbloei van Kerkrade, met "hightech" centra van internationale allure, blijkt slechts een banenwinst van 1 a 2% te genereren. De impuls voor het toerisme en de recreatie blijkt volgens de "Toetsing op doelbereik & MKBA" (pagina 4) zelfs nihil te zijn. Wij concluderen dat alle vooraf door uw College gestelde doelstellingen voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg met het realiseren van uw plannen niet worden gehaald. Ondanks herhaald aandringen van maatschappelijk organisaties en belanghebbenden te onderzoeken of de door uw College gestelde doelstellingen ook, en/of zelfs beter, via oplossingen met als basis het bestaande wegennet kunnen worden gerealiseerd, heeft uw College dit tot op de dag van vandaag geweigerd. In dit verband verwijzen wij uw College graag naar de conclusies uit de onderzoeken door bureau Witteveen & Bos. Deze rapporten zijn in opdracht van de Milieufederatie en Natuurmonumenten opgesteld. Door het zonder steekhoudende motivering achterwege laten van dit onderzoek wordt ook hier niet voldaan aan het motiveringsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel. Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) Bij eerdere door ons ingediende zienswijzen hebben wij er bij uw College op aangedrongen een MKBA te laten uitvoeren zoals ook bij de plannen van de Uzeren Rijn geschiedde. Daarmee zou kunnen worden vastgesteld/berekend in hoeverre de investering voor de aanleg van de BPL "maatschappelijk rendement" zou opleveren. Als een donderslag bij heldere hemel presenteerde uw College alsnog (gelijktijdig met het PIP) de resultaten van een door bureau Ecorys uitgevoerde MKBA. Naar onze mening mag deze MKBA echter absoluut niet deze benaming hebben, omdat dit onderzoek de zorgvuldigheidstoets niet kan doorstaan. O.a. omdat het bureau niet onderzocht of de gestelde doelen ook op andere wijze kunnen worden gerealiseerd. Wel geeft deze MKBA duidelijk aan dat er nauwelijks sprake is van een economische impuls en dat, met de aanleg van de BPL, niet aan de nieuwe en bestaande doelstellingen tegemoet (7) wordt gekomen. De MKBA becijfert een maatschappelijk winst op de investering van € 43 miljoen. Dit lijkt op het eerste oog positief. Maar bij ampele bestudering van het rapport blijkt dat heel veel, zo niet alles, is gebaseerd op aannames. Bovendien bestaan de genoemde baten in hoofdzaak uit "reistijdwinst". Verder blijkt dat de nodige uitgaven niet zijn becijferd en daarmee niet als uitgaven in de berekening van de maatschappelijke winst zijn meegenomen. Wij noemen er een aantal: G Kosten voor de noodzakelijke verbreding (bij aanleg BPL) van de N276 (Doenrade - Brunssum) tot twee maal twee rijstroken; Q Kosten voor de verbreding, eveneens naar twee maal twee rijstroken, van de N274 en de kosten van de verbreding van beide rotondes in deze N274 bij Schinveld; f] Kosten voor een snelle afwikkeling van het verkeer van en naar de BPL. Op diverse locaties (o.a. kruispunt Akerstraat/Patersweg Hoensbroek, kruispunt Allee/Hagedorenweg en kruising Hoofdstraat/Hommerterallee beide te Amstenrade enz.) zijn extra verkeersvoorzieningen (rotondes, verkeerslichten, parallelwegen enz.) noodzakelijk; n Kosten voor natuur en eventueel natuurcompensatie; ü Kosten tijdens de aanlegfase (tijdelijke verkeersvoorzieningen, herstel wegdek, reistijdverliezen als gevolg van omrijden, enz.); n Kosten van Planschade (niet gering); D Kosten aantasting landschap; G Waardedaling woningen omwonenden. Alle hiervoor opgesomde (directe en indirecte) uitgaven zijn noodzakelijk bij het effectueren van de plannen van de BPL. Ware deze uitgaven wel doorgerekend in de MKBA, dan zou de "maatschappelijke opbrengst" van € 43 miljoen meer dan waarschijnlijk nihil, dan wel negatief zijn. Overigens hebben wij niet kunnen vaststellen of de kosten van de aanleg van de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth in de uitgaven zijn meegenomen. Gebleken is, dat de reistijdwinst wel al in de baten is meegenomen. De MKBA maakt een vergelijk met andere varianten, maar maakt geen berekening bij

die andere varianten. Het meest belangrijke vergelijk tussen de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt. Eveneens is niet gekeken naar een andere mogelijkheid, die wel tegemoet zou komen aan de doelstelling en misschien zelfs meer dan 180 nieuwe arbeidsplaatsen zal opleveren.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni

2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01559-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 10271

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak Als uw College met de "efficiency berekening" in de MKBA een mogelijkheid zag "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen, dan is die poging wat ons betreft niet geslaagd. Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de vooraf gestelde doelstellingen, bovendien wanneer is nagelaten alternatieve, betere investeringsmogelijkheden te onderzoeken, dan is die investering nog lang niet noodzakelijk. De alternatieven hoeven naar onze mening niet alleen te worden gezocht in enkel infrastructurele- en/of mobiliteitsvoorzieningen, maar zouden ook gezocht kunnen worden in wijkverbetering, groenuitbreiding, scholing enz.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10272**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de situatie bij aanleg van de BPL en de autonome ontwikkeling zonder de aanleg van de BPL. Het onderzoeksgebied heeft zich beperkt tot de eerste 400 meter vanaf de BPL. Uit niets is op te maken of er bij de aanleg van de BPL in de gehele regio Parkstad een verbetering dan wel een verslechtering van de geluidsituatie optreedt. Het geluidsniveau in de Oudestraat, behoudens het pand Oudestraat 6, blijft volgens uw presentaties net binnen de toegestane norm van 48 dB. Hierbij is wel al vast ingecalculeerd dat met de toepassing van geluidsreducerend asfalt een geluidsreductie van 2 dB verkregen kan worden. Dit is overigens een aanname en waarop deze is gebaseerd, is voor ons niet te achterhalen. Wij hebben geen enkele rechtszekerheid dat dit geluidsreducerende asfalt daadwerkelijk wordt toegepast, dan wel deze geluidsreductie van 2 dB ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Ten aanzien van het onderdeel geluid wijzen wij uw College nog op de voor ons niet onbelangrijke uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010 (nummer 200806952-1- in een door de stichting "Stop AWACS" aanhangig gemaakte zaak over de al jaren geluidsoverlast veroorzakende AWACS radarvliegtuigen. Daarin stelde de RvS dat uit metingen in onze regio zou zijn gebleken dat er regelmatig piekbelastingen qua geluid optreden van tenminste 99,9 dB. De Raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Het plan in deze regio nieuwe geluidsoverlast veroorzakende infrastructurele projecten aan te leggen, waaronder gerekend de BPL, is dan ook volledig in strijd met de hiervoor genoemde uitspraak van de Raad van State. Wij verzoeken uw College met de hiervoor toegelichte uitspraak van de Raad van State rekening te houden bij de verdere beoordelingen dan wel uitwerkingen van uw plannen. Onze wijkgebonden bezwaren tegen het Provinciaal Inpassingplan De aanleg van de Buitenring, volgens de huidige plannen, heeft desastreuze gevolgen voor de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade (BDA), alsook gemeente Schinnen met name voor ons Woon- en Leefmilieu, onze Verkeersveiligheid, onze Gezondheid, onze Bereikbaarheid en de Fysieke gesteldheid van de betrokken woningen. Deze woningen hebben, sinds het algemeen in omloop brengen van uw plannen, nu al een substantiële waardedaling ondergaan. Wij betogen dat uw College bij de voorbereiding van het PIP onze belangen niet, dan wel onvoldoende heeft meegewogen. In tegenstelling tot andere bewonersgroepen langs het tracé, hebben de bewoners van Oudestraat tot op de dag van vandaag nog geen enkel overleg met, dan wel informatie over uw plannen van uw College mogen ontvangen. Bij andere bewonersgroepen is deze informatie in persoonlijke gesprekken wel gegeven. Eén van deze bewoners mocht, via het raadplegen van één van uw tekeningen, vernemen dat hij bij het doorgaan van de plannen een substantieel deel van zijn voortuin moet afstaan. Het niet adequaat informeren van deze bewoners van de Oudestraat, maar dit bijvoorbeeld wel te doen bij andere belanghebbenden, is niet alleen in strijd met het gelijkheidsbeginsel maar ook in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is

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

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Bij Ministeriële Beschikking van 31 maart 1969 kreeg de omgeving rond het kasteel en de RK Kerk van Amstenrade de status van rijksmonument, onder de naam "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Deze officiële status werd verkregen omdat de omgeving rond een centrale leenhoeve, later vervangen door het huidige kasteel, een "gaaf voorbeeld is van een ontginningsnederzetting". En om met de woorden van de Minister te vervolgen: "De omgeving weerspiegelt op een voortreffelijke wijze haar ontwikkelingsgeschiedenis".□Bij Ministeriële beschikking van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en□Milieubeheer, evenals van de Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen van 15 december 1997 (nr. 1997/210-1281) is een aantal straten, waaronder de Oudestraat, een en ander gelet op artikel 35 en 36 van de Monumentenwet 1988, toegevoegd aan het oorspronkelijke in 1969 ontstane "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Deze toevoeging geschiedde omdat het "bebouwingsbeeld en de structuur" van het totale gebied een□"samenhangend geheel" vormen. Het "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade" is een□bestemmingsplan dat, zoals hiervoor omschreven, op zich de status van rijksmonument□heeft. Het totale plan omvat 33 rijksmonumenten, 35 gemeentelijke monumenten en een□aantal beeldbepalende panden. Naast de kerk bevindt zich een wel zeer uitzonderlijk□rijksmonument, namelijk één van de twee in Nederland nog intact zijnde "pastoorsboerderijen".□Naar het kasteel toe zijn twee "oprijlanen" gelegen. De oudste is de Allee, met daarlangs drie rijen monumentale, beeldbepalende eiken. De tweede oprijlaan (oostzijde) is de□Kloosterberg/Brunssummerweg. De Allee is voor het overgrote deel verhard en vormt een□deel van de doorgaande weg van Oirsbeek, via Amstenrade, naar Hoensbroek. De bomenrij□langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade.□De aanwijzing tot rijksmonument maakt dat het ""Beschermd Dorpsgezicht i.c. de Allee" een□zogenaamd "conflictrijk gebied" is met een hoge mate van wettelijke bescherming. Juist□van uw College mag worden verwacht dat u uw wettelijke zorgplicht tot het in stand houden□van dit uitzonderlijke gebied waarmaakt. Wij als inwoners van Schinnen alsmede de bewoners van dit gebied, zijn gehouden aan strenge bouwvoorschriften bij renovaties,□verbouwingen enz. Met de plannen van uw College in, dan wel direct aangrenzend, aan dit Beschermde Dorpsgezicht tast u, in het licht van deze beschermde status, de rechtszekerheid van ons inwoners van Schinnen, alsook van de bewoners, aan.□Wetgever stelt uitdrukkelijk dat er een "dringend maatschappelijk belang" moet zijn om dit□beschermde gebied te doorkruisen, dan wel te "beschadigen". Dit dwingend maatschappelijk□belang heeft uw College op generlei wijze aangetoond. Ondanks het feit dat wetgever stelt□dat het onderzoeken van alternatieven "voorliggend" is, heeft uw College nagelaten minder□beschermde alternatieven te onderzoeken. Ook dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.□Door de gemeenteraad van de gemeente Schinnen is, naar aanleiding van het Ministeriële□aanwijzingsbesluit, een "beschermend bestemmingsplan" vastgesteld. De regels, evenals de toelichting op het PIP, houden geen dan wel te weinig rekening met de bepalingen uit het□Ministeriële aanwijzingsbesluit. Omdat het PIP voor een gedeelte het vigerende Bestemmingsplan Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade vervangt, is het ons inziens□noodzakelijk om de regels betreffende het BDA uit het vigerende bestemmingsplan over te□nemen. Dit doet recht aan het "Belvédère - gedachtegoed", namelijk dat de cultuurhistorische□waarden richtinggevend moeten zijn.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast.□□De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. □□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging

niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□□De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden,□Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Het is juist dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg consequenties heeft voor het vigerende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade'. Immers op het moment dat het Inpassingsplan van kracht wordt, wordt het inpassingsplan op grond van artikel 3:26 van de Wet ruimtelijke ordening geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' voor het gedeelte van het plangebied dat is opgenomen in het Inpassingsplan. □In de toelichting van het ontwerp-Inpassingsplan wordt op de pagina's 58 en 59 aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht Amstenrade, in de planregels zijn echter geen beschermende bepalingen opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht. Wel is er binnen de bestemming `Agrarisch met waarden` een algemeen aanlegvergunningenstelsel opgenomen en is er voor de gronden die tevens bestemd zijn als `Waarde - Archeologie` eveneens een aanlegvergunningenstelsel opgenomen.□Het is overigens niet verplicht om de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Aan de inhoud van beschermende bestemmingsplannen worden noch in de Monumentenwet 1998, noch in de Wet ruimtelijke ordening specifieke eisen gesteld. Voorts mogen op basis van de planregels op de gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden' geen gebouwen worden opgericht en zijn binnen het plangebied van het ontwerp-Inpassingsplan geen monumentale gebouwen aanwezig. Mede gelet hierop zijn wij van mening dat het niet noodzakelijk is de regels uit het geldende bestemmingsplan 'Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade' integraal over te nemen. Bij de vaststelling van het inpassingsplan zullen passende beschermende bepalingen worden opgenomen ten behoeve van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade.□

Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring meter ingesneden. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast.□De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond en voor het overige ongegrond te verklaren, een en ander zoals bij de beantwoording van de zienswijzen nader is aangegeven.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10274**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Binnen het "Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade" ligt het kasteelpark. Dit circa 10 ha grootte wandelpark, dat een scala aan zeer oude, zeldzame bomen en planten bevat, ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer 250 meter van onze straat. Het kasteelpark is in beheer bij de vereniging Natuurmonumenten en herbergt, door zijn rustige ligging en gevarieerde samenstelling van bomen en planten, een groot aantal bijzondere diersoorten, waarvan een aantal een beschermde status heeft. Tijdens wandelingen door het park signaleerden wij er regelmatig de groene, de bonte en de zwarte specht, diverse soorten uilen, marters, eekhoorntjes, klein wild, het vliegend hert en een groot aantal vleermuizen. Een aantal van deze diersoorten zijn wettelijk beschermd in het kader van de Flora en Faunawet. Aangezien alle bewoners van de Oudestraat een grote tuin hebben met een zogenaamde "bosbeplanting", vormen deze tuinen een "uitvlieg- dan wel foeragegebied" voor de hiervoor genoemde, deels beschermde, dieren. Door de aanleg van de BPL en de daarmee gepaard gaande toename van verkeersintensiteit en geluidsoverlast, zowel aan de voorzijde alsook aan de achterzijde van deze woningen, dreigt dit "uitvlieg- en foeragegebied" voor deze dieren te verdwijnen. Voorts lopen deze dieren een groot risico door voertuigen te worden overreden. De aanleg van de BPL verstoort de samenhang van de "groene long" van onze leefomgeving!!! Uit niets is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de gevolgen die de aanleg van de BPL voor deze, deels beschermde, dieren zal hebben, taat staan dat uw College deze nadelige situatie voor een aantal beschermde dieren in uw belangenafweging heeft meegewogen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt

in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS).

Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10275**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Bodemgesteldheid gebied Uit gesprekken met een geoloog/archeoloog is ons gebleken dat de bodemgesteldheid van het gebied Akerstraat Hoensbroek richting de Hoofdstraat te Amstenrade en omgeving zeer instabiel is. Wij vernamen daarbij o.a. het volgende: G Ten gevolge van mijnschade (instorten mijngangen enz.) en de bodemgesteldheid (waterhuishouding) is de NAP hoogte van het kruispunt Allee / Hagendorenweg (nabij kasteel Amstenrade) door de jaren heen 9 meter "verzakt" en lager komen te liggen dan de NAP hoogte bij de vroegere ingang van de staatsmijn Emma (thans ter hoogte van verzorgingscomplex Emmastaete) te Hoensbroek; D De ondergrond van dit gebied bestaat afwisselend uit kleilagen en lagen met drijfzand. Deze bodemgesteldheid versterkt nog eens de instabiliteit van deze omgeving; G De plannen van de BPL (Amstenrade richting Brunssum) doorkruisen twee breuklijnen te weten: de "Heerlerheide storing" en de "Feldbis". De "Heerlerheide storing" is volgens onze informatie nog steeds actief. De "Feldbis" is dat niet meer, maar zou bij de geringste aardbeving wel weer actief kunnen worden, met de nodige gevolgen van dien; D Ook de "waterhuishouding" in deze omgeving is zeer instabiel. Er is in onze straat nu al regelmatig sprake van wateroverlast. Om de overlast te beperken tot alleen de Oudestraat en omgeving is enkele jaren geleden een waterbuffer aangelegd. Volgens de plannen van uw College is bij het kruispunt BPL/Allee een kelder met een grote waterpomp voorzien, die het hemelwater gaat wegpompen naar genoemde waterbuffer. Deze waterbuffer is daar niet op berekend. Bij het doorgaan van de huidige plannen zal de wateroverlast in de Oudestraat in aantal en in omvang toenemen, hetgeen wij ongewenst vinden. Uit geen enkel gegeven is ons gebleken dat uw College een onderzoek heeft ingesteld naar de bodemgesteldheid van dit gebied, dan wel welke gevolgen de aanleg van de BPL voor de waterhuishouding, lees wateroverlast, in onze omgeving, NB. Gemeente Schinnen, heeft. Dit is eveneens in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Wat betekent de verdubbeling van het verkeer over de Allee en door de Hoofdstraat in Amstenrade voor de onderliggende instabiele bodem? Wat zijn de gevolgen wanneer in dit gebied met zware machines wordt gegraven, bij de aanleg van kunstwerken wordt geheid en veelvuldig met zware voertuigen wordt gereden? Bij het doorgaan van de plannen in deze vorm, maken wij ons (en volgens onze deskundige terecht) ernstig zorgen over de gevolgen voor de fysieke gesteldheid van onze woningen wanneer met name de hiervoor vermelde "zware activiteiten" gaan plaatsvinden.
Antwoord:	Ten behoeve van het PIP is de watertoetsprocedure doorlopen. Binnen deze procedure zijn afspraken gemaakt met de waterbeheerder (waterschap Roer en Overmaas) en is de huidige en toekomstige waterhuishouding uitgewerkt. De resultaten zijn verwerkt in de waterparagraaf van het PIP. Hierin is beschreven hoe met water wordt omgegaan. Uitgangspunt hierbij is dat de BPL geen negatief effect mag hebben op de omgeving en hydrologisch neutraal wordt gerealiseerd. Dit betekend dat langs het gehele traject nieuwe droogvallende bergingssloten en buffervoorzieningen zijn voorzien, waarin minimaal een bui die eens in de 100 jaar voorkomt kan worden geborgen (conform richtlijnen waterschap en nationale richtlijnen.) Vanuit deze voorzieningen kan het water infiltreren of vertraagd worden geledigd naar niet kwetsbaar oppervlaktewater. Hiermee wordt wateroverlast op de omgeving als gevolg van de BPL voorkomen. Naast de waterparagraaf is ook een afwateringsplan opgesteld, waarin alle maatregelen zijn beschreven van de toekomstige waterhuishouding. Daarnaast is een geohydrologisch onderzoek uitgevoerd waarbij door middel van peilbuizen en boringen de bodemopbouw en grondwaterhuishouding in beeld is gebracht. Ten behoeve van het verdere ontwerpproces van de kunstwerken wordt een geotechnisch onderzoek uitgevoerd waarin nadrukkelijk aandacht wordt besteedt aan draagkracht bodem en zettingen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10276**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring wordt bij de Akerstraat/Allee slechts 4 meter verdiept aangelegd. Aan weerszijden van de weg zijn op- en afritten (4) voorzien. Om de "kruising" met de Allee, inclusief de op- en afritten, met deze beperkte verdieping mogelijk te maken, wordt op 2 meter boven het maaiveld een zogenaamde "ova-tonde" aangelegd. Dit alles geschiedt aan de rand van de gemeentegrens van Schinnen (waar de gemeenten Brunssum en Heerlen overgaan in de gemeente Schinnen). De oprit (over de Allee) naar deze rotonde toe, dient tot 2 meter boven het maaiveld (talud) te worden "opgehoogd" en wordt, ter bevordering van een snellere verkeersafwikkeling, verbreed tot een weg met 2x2 rijstroken; 2. Om de plannen in de hiervoor omschreven omvang te kunnen uitvoeren, dient de monumentale eikenlaan (langs de Allee) voor een groot deel (ongeveer 25 bomen) te worden gerooid. De bomenrij langs de Allee maakt onlosmakelijk deel uit van het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade en vormt over een lengte van ongeveer 300 meter de grens, of te wel het aanzicht, van het Beschermde Dorpsgezicht. Het rooien van deze bomenrij betekent een regelrechte amputatie van een belangrijk deel van het BDA. Door deze amputatie, de verbreding en de verhoging van de Allee naar 2 meter boven het maaiveld, worden het aanzicht en het uitzicht, evenals de authenticiteit van het BDA ernstig verstoord dan wel aangetast. In tegenstelling tot wat de voorlichters van uw Provincie (heren Snijders en Steinbusch) tijdens de inloopdagen beweerden, zijn de eiken langs de Allee niet ziek. In opdracht van de gemeente Schinnen (beheerder sinds 2006) voerde een gerenommeerd boomverzorger voorjaar 2010 nog onderhoudswerkzaamheden" (snoeien, opschonen enz.) aan deze bomen uit. Daarbij is niets van een ziekte van deze bomen gebleken. Een ander door ons geconsulteerd (Europees gecertificeerd) boomverzorger stelt eveneens dat deze eiken in een prima staat van gezondheid verkeren. Volgens deze zijn de eiken zelfs van een bijzonder, niet alledaags voorkomend, soort. Op grond van de Wet Openbaarheid van Bestuur (WOB) hadden wij dan ook graag inzage in het rapport van een gecertificeerd boomverzorger waarmee de ziekte van de bewuste eiken werd vastgesteld.
Antwoord:	Het beschermd dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel en het historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende open agrarisch cultuurlandschap. Ook de laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet onevenredig aangetast. De Buitenring ligt in het open agrarisch cultuurlandschap. De openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid niet aan te tasten en het ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken is ervoor gekozen de Buitenring 4 meter verdiept in te snijden waarbij de taluds als steil talud (2:1) worden uitgevoerd. De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld. De kruising met de Brunsummerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden, Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen. Of de bomen ziek zijn of niet, is niet van doorslaggevend belang. De vormgeving van de aansluiting Allee is gebaseerd op de verwachte omvang van het verkeer met herkomst of bestemming Amstenrade. Dit betekent dat een aantal bomen zal moeten werden gerooid. Ter vervanging van deze bomen zal de laan worden aangevuld met nieuwe laanbomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10277**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door de planning van de op- en afritten aan de Buitenring bij de Allee, in combinatie met het afsluiten van de op- en afritten bij Schinnen, ontstaat er volgens uw berekeningen een verdubbeling van het aantal "verkeersbewegingen" van nu 12.000 voertuigen per etmaal naar straks 24.000 voertuigen. Mede als gevolg van het rooien van de bomenrij langs de Allee zal er een bovenmatige toename van geluidsoverlast, een toename van een concentratie stikstofdioxide en fijnstof plaatsvinden, waardoor ons Woon- en Leefmilieu evenals onze Gezondheid ernstig dreigen te worden aangetast. Ook ten aanzien van dit onderdeel hebben wij ernstig onze twijfels of uw College, bij de voorbereiding van het Inpassingplan, onze belangen wel voldoende heeft meegewogen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het advies van één van uw ambtenaren (voorlichting raad Schinnen 17 mei 2010) na aanleg van de BPL op de Hoofdstraat te Amstenrade een 30 km zone in te voeren, kunnen wij helaas niet serieus nemen en druist regelrecht in tegen het beleid van uw College sluipverkeer proberen te voorkomen dan wel te verminderen.□Het verkeer door de Hoofdstraat te Amstenrade neemt eveneens toe (verdubbeling ten opzichte huidige situatie) tot ruim 24.000 voertuigen per etmaal. De infrastructuur van deze straat is niet op deze verkeerstoename berekend (smalle weg, met smal in weg geïntrigeerd fietspad, parkeerstroken direct langs fietspad met beperkte parkeerduur waardoor veel parkeerbewegingen, enz.). Deze toename zal niet alleen in de Hoofdstraat, maar ook op de kruispunten Allee / Hagendorenweg en Hoofdstraat / Hommerterallee tot ernstige verkeersonveilige situaties leiden voor alle weggebruikers maar vooral voor fietsers (schoolgaande jeugd), wandelaars en het winkelende publiek.□Door de verhoogde "verkeersintensiteit" op de Hoofdstraat met alle gevolgen van dien (moeilijk in- en uitrijden met parkeren, op grotere afstand parkeren, gevaarlijk straat oversteken enz.) zal de aantrekkelijkheid als winkelstraat snel afnemen. De gevolgen hiervan zullen straks terug te vinden zijn in winkelsluitingen en/of opheffingen van zaken. Daarmee zal de leefbaarheid in de kern Amstenrade verder afnemen. Dit is in strijd met het kleine kernenbeleid dat niet alleen uw College, maar ook de gemeentebesturen van die gemeenten, waarin zich één of meer kleine kernen bevinden, voorstaan.□□In een vroeg stadium ontvingen wij de informatie dat, in verband met de aanleg van de "ova-tonde" op de Allee, de Oudestraat aan de zuidzijde wordt afgesloten. De Allee wordt een oprit bestaande uit twee x twee rijstroken, die in een talud gaat oplopen naar een hoogte van 2 meter boven het maaiveld. Ondanks verwoede pogingen heeft ons niemand van uw voorlichters kunnen aangeven hoe de Oudestraat na, evenals tijdens de uitvoering van uw plannen, met voertuigen bereikbaar wordt/blijft. Concreet: Hoe komen de vuilniswagen en de trailer met oplegger, die wekelijks houtsnippers komt laden bij het bedrijfspand Oudestraat 4, onze straat in en uit? Hoe kunnen deze zware voertuigen straks keren in onze straat? Hoe komen de bewoners van onze straat, inclusief een viertal schoolgaande kinderen, veilig per fiets in Hoensbroek en/of bij de basisschool in Amstenrade? Uit de antwoorden van uw voorlichters is ons helaas gebleken dat uw College hier nog geen enkele oplossing voor in gedachten heeft. Hoe kunnen wij op dit moment, rekeninghoudende met deze ernstige incompleetheid van uw documenten, een adequate zienswijze indienen ten aanzien van de verkeersveiligheid van de schoolgaande kinderen uit onze straat? Ditzelfde geldt voor een zienswijze omtrent een veilige bereikbaarheid van onze straat met voertuigen. Ook hier is sprake van het niet voldoen aan het zorgvuldigheidsbeginsel.□6. Het verkeer van en naar de Buitenring wordt richting Amstenrade afgewikkeld over de□Allee, die na aanleg van de BPL, uit twee x twee rijstroken zal bestaan. Het verkeer over de Allee verdubbelt tot 24.000 voertuigen per etmaal. Dit dreigt bij het kruispunt van de Allee met de Hagendorenweg en op de kruising Hoofdstraat / Hommerterallee uit te monden in een grote verkeerschaos met een ongewenste en niet verantwoorde toename van verkeersonveilige en/of gevaarlijke situaties voor alle weggebruikers. Een oplossing hiervoor legt uw College bij het gemeentebestuur van Schinnen. Het gemeentebestuur van Schinnen is, bij het doorgaan van de huidige plannen, ook verantwoordelijk voor het op beide drukke kruispunten maken van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, fietsers i.c. de schoolgaande kinderen. De gemeente Schinnen en haar inwoners hebben geen enkel voordeel bij de aanleg van de Buitenring. Beide worden alleen maar met nadelen in de vorm van overlast (op vele fronten) geconfronteerd. Daarnaast mag de gemeente Schinnen ook nog eens "diep in de buidel tasten" voor het noodzakelijk treffen van een aantal verkeersvoorzieningen en voorzieningen ter bevordering van de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, maar in het bijzonder onze schoolgaande kinderen. Wij zijn dan ook van mening dat de belangen van de gemeente Schinnen en de belangen van de omwonenden van het tracé uit de gemeente Schinnen bij de voorbereiding van het PIP onvoldoende zijn meegewogen.□7. Met de keuze voor het in procedure gebrachte "voorkeurstracé" ontziet uw College de□bewoners van de wijk Mariagewanden te Hoensbroek/Heerlen ten koste van de bewoners van Vaesrade, door de Buitenring niet via de bestaande Randweg (N298) aan te leggen maar pal langs het dorp Vaesrade. Een duidelijke motivering hiervoor hebben wij nergens in de stukken kunnen terugvinden. Dit doet uw College ondanks de wetenschap dat nagenoeg alle woningen in de wijk Mariagewanden na de aanleg van de Randweg werden gebouwd. Daarmee kozen de bewoners van de wijk Mariagewanden er min of meer bewust voor om langs deze Randweg (N298) te wonen. Bij de, overigens niet

gemotiveerde, keuze voor het tracé langs Vaesrade ontziet uw College desalniettemin de bewoners van deze wijk, ten nadele van de bewoners langs het tracé in Vaesrade. Het wel ontzien van de bewoners van de wijk Mariagewanden, maar dit niet te doen voor de bewoners van Vaesrade, de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof te Hoensbroek, de bewoners van de wijk Achter den Hof en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht, beide te Amstenrade, is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.

Antwoord:

Een nadere verkeerskundige analyse heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. De uitdaging is voor de N581 (door Oirsbeek en Amstenrade) zodanige maatregelen te treffen dat doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd hiervan gebruik te maken, maar tegelijkertijd de kwaliteit van de bestaande openbaar vervoer verbinding er niet op achter uit gaat (en zo mogelijk er op vooruit gaat). De N276 kan ontlastend werken voor de N581. Daarom zullen wij als provinciale wegbeheerder van de N276 onze verantwoordelijkheid nemen en bij de uitwerking van maatregelen om doorgaand verkeer op de N581 tegen te gaan hierover in overleg treden met de gemeente Schinnen.De Oudestraat krijgt na aanleg van de Buitenring een doodlopende structuur met een ontsluiting ter hoogte van de bestaande noordelijke aansluiting op de Allee. Hier wordt een middeneiland gerealiseerd tussen de 2 x 2 rijstroken van de Allee waardoor voertuigen de Oudestraat kunnen bereiken en verlaten. Door ruimtegebrek is het niet mogelijk een keerlus voor zwaar verkeer te realiseren. Momenteel wordt nog onderzocht op welke wijze de bereikbaarheid voor zwaar vrachtverkeer gegarandeerd kan worden.In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	8. Bij het opstellen van uw inpassingplan ontziet uw College bepaalde monumenten (o.a. de hoeve bij kasteel Reymersbeek). Het Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade geniet eveneens de status van rijksmonument (zie ons betoog bij het onderwerp "status Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade"). Het kan niet zo zijn dat uw College bij het opstellen van uw plannen twee monumenten met een gelijke status op verschillendewijze meeweegt. Ook dit is in strijd met het gelijkheidsbeginsel.
Antwoord:	Met de keuze voor en verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.□□Voor zowel Reijmersbeek als Amstenrade geldt dat binnen de mogelijkheden gezocht is naar een optimale inpassing van de Buitenring ten opzichte van het te beschermen monument. Omdat de situatie sterk verschillend is ook uitkomst verschillend.□Bij Reijmersbeek is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura 2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. □Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving.□De hoogteligging van de aansluiting op de A76 wordt bepaald door de grote hoogteverschillen in het gebied de hoogteligging van de A76 zelf. Gekozen is voor een compacte vormgeving van de complexe aansluiting van Buitenring en de Daalderweg op de A76. Door de toepassing van een turborotonde wordt een verkeersveilige aansluiting gecreerd met een minimaal oppervlak. Om het ruimtebeslag aan de zijde van het Landgoed Reijmersbeek verder te beperken wordt aan deze zijde in plaats van een talud een verticale wand toegepast.□□Bij de inpassing van de Buitenring ter hoogte van het beschermde dorpsgezicht Amstenrade staat de bescherming van het dorpsgezicht centraal.□□Voorgesteld wordt de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10281**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Conclusies:□1. Het Provinciaal Inpassingplan (PIP) is niet volledig en niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, de consequenties m.b.t. planschades, de gevolgen voor de bereikbaarheid van onze straat en de gevolgen voor de verkeersveiligheid van weggebruikers i.c. onze schoolgaande kinderen, waardoor wij onvoldoende inzage hebben in de beoogde infrastructuur;□2. Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken;□3. Het PIP is een onzorgvuldig voorbereid beleidsproces en is in strijd met het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur omdat wij als bewoners van de Oudestraat onevenredig worden geschaad (gezondheidsschade, geluidshinder, waardedaling van onze woningen enz.) ten opzichte van het algemeen belang;□4. Met de plannen in het PIP voldoet uw College niet, dan wel onvoldoende, aan de wettelijke zorgplicht tegenover het bij strenge wetgeving beschermde rijksmonument "Beschermd Dorpsgezicht Amstenrade". Uw College heeft het dwingende belang van de aanleg van de Buitenring op geen enkele wijze aangetoond;□5. Wij nemen aan dat uw College ons er via een publicatie van op de hoogte brengt wanneer alle plannen en ontbrekende documenten gereed zijn en dat wij dan opnieuw in de gelegenheid worden gesteld een aanvullende zienswijze in te dienen;□6. In deze zienswijze hebben wij gemotiveerd aangegeven waarom wij nog steeds van mening zijn dat de BPL niet in deze vorm moet worden aangelegd. De BPL voldoet namelijk bij lange na niet aan alle tot nu toe door uw College gepresenteerde doelstellingen (impuls economie, nieuwe banen, stimulans toerisme en recreatie door betere bereikbaarheid);□7. De in de MKBA becijferde maatschappelijke winst van € 43 miljoen is een "schijnwinst" omdat bij de berekening hiervan diverse uitgaven niet als lasten zijn meegenomen. Was dit wel gebeurd, dan kan er geen sprake meer zijn van een maatschappelijke winst;□8. Uw College is er op geen enkele wijze in geslaagd "nut en noodzaak" van de aanleg van de BPL aan te tonen. Evenmin is het algemeen belang van de aanleg van de BPL aangetoond;□9. Het is daarom onredelijk van ons als bewoners van de Oudestraat te verlangen dat wij□ons eigen belang daarvoor opzij zetten.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.□ Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch

onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Met de keuze voor een verdiepte ligging heeft de provincie voldaan aan de wettelijke zorgplicht tegenover het beschermde dorpsgezicht Amstenrade. Door de aanleg van de Buitenring wordt het beschermde dorpsgezicht Amstenrade niet aangetast. Daarmee ontvalt de noodzaak om het dwingend belang aan te tonen.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01559-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10282**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Mocht uw College onze argumenten tot het niet uitvoeren, dan wel niet in deze vorm uitvoeren, van uw plannen voor de aanleg van een Buitenring naast zich neerleggen en deze weg "koste wat het kost" toch willen aanleggen, dan verzoeken wij uw College in onze omgeving de volgende aanpassingen in uw plannen aan te brengen: 1. De Buitenring ter hoogte van de Allee 6 meter verdiept aanleggen, zodat de kruising met de Allee op "maaiveldhoogte" komt te liggen. Technisch is de mogelijkheid daartoe aanwezig, is onze informatie. De enige reden waarom uw College dit niet wenst te doen is omdat de gemeente Schinnen heeft aangegeven niet in de meerkosten hiervan te willen participeren, aldus projectsecretaris Charles Claessen tijdens de voorlichtingsavond van uw ambtenaren aan de raadsleden van de gemeente Schinnen (17 mei 2010); 2. De op- en afritten op de kruising BPL en Allee in zijn geheel laten vervallen. Op nog geen 900 meter aan de oostzijde (kruising N276) en op ongeveer 1.500 meter aan de westzijde (Schurenberg) zijn al op- en afritten voorzien. Daarenboven kunnen de bewoners van het "Emmapark" en omgeving, evenals de bezoekers van het handelsterrein Emma, ook nog gebruik maken van de op- en afrit naar de N276 ter hoogte van de rotonde Karel Doormanstraat / Emmaweg en op deze (eenvoudige) wijze de Buitenring bereiken. De niet geringe voordelen van onze oplossing: 18 a. Er wordt tegemoet gekomen aan de wens van het gemeentebestuur van Schinnen en de inwoners van Amstenrade de "verkeersafwikkeling" rond Amstenrade zoveel als mogelijk af te wikkelen via bestaande provinciale wegen (o.a. N276); b. Het viaduct van de Allee over de Buitenring kan zeer "compact" worden aangelegd, met naast beide rijbanen een fietspad. De veiligheid voor alle fietsers, inclusief onze schoolgaande jeugd, is daarmee optimaal gewaarborgd; c. De Allee hoeft niet te worden opgehoogd en niet te worden verbreed tot twee x twee rijstroken; d. De bomenrij, onlosmakelijk deel uitmakend van het Beschermd Dorpsgezicht, kan bij deze oplossing volledig worden gehandhaafd; e. Het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade wordt qua aanzicht, uitzicht en authenticiteit minimaal aangetast; f. Het "uitvlieg- en foerageгebied" van de (beschermde)dieren van het kasteelpark wordt minder aangetast; g. Het verkeer in deze nieuwe situatie neemt nauwelijks toe ten opzichte van het verkeer in de huidige situatie. Dit heeft een minder nadelig effect op de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit voor de bewoners van de wijk Achter den Hof (Amstenrade), de bewoners van de van Hövel tot Westerflierhof (Hoensbroek) en de bewoners van het Beschermde Dorpsgezicht Amstenrade; h. Voor de Hoofdstraat te Amstenrade betekent dit "pure winst", aangezien de verkeerssituatie in deze straat nauwelijks wijzigt ten opzichte van de huidige situatie; i. Met de niet geringe "besparingen op kosten" wegens het aanleggen van een compacter, eenvoudiger viaduct over de BPL, het niet hoeven aanleggen van een apart viaduct voor fietsers, het niet hoeven aanleggen van een "ova-tonde" en het niet hoeven op te hogen en verbreden van de Allee, komen voldoende financiële middelen ter beschikking om de verdiepte aanleg van 6 meter bij de Allee te financieren.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01559-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 11136

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Heemskerk W.P., Populierenlaan 54 6438GM te Oirsbeek
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ladder van Verdaas en de 3 B`s Ons is gebleken dat de Ladder van Verdaas (rapport Ecorys) en uw eigen beleid betreffende de 3 B`s uit uw Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PWP) volstrekt onjuist zijn toegepast Door de onderzoekers is in de MKBA alleen gekeken of één enkele mogelijkheid, een gelijk "oplossend vermogen" heeft als de aanleg van de BPL. Beide "uitgangspunten" hebben tot doel enkel tot de aanleg van nieuwe infrastructuur over te gaan wanneer geen "andere mogelijkheden" effect hebben. Bij die "andere mogelijkheden" is het natuurlijk ook goed mogelijk dat een "combinatie van mogelijkheden" wel tot een oplossing van de geschetste problemen kan leiden. Wij denken hierbij aan een combinatie van "mobiliteitsmanagement", zoals het beter benutten van wegen, verbeteren van openbaar vervoer, het op onderdelen verbreden van wegen, het aanbrengen van werken die de verkeersdoorstroming bevorderen, enz. Het op een onjuiste wijze toepassen van de ladder van Verdaas i.c. het niet onderzoeken of een combinatie van mogelijkheden wel tot een oplossing van de problemen leidt is in strijd met het beginsel van Zorgvuldigheid.
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten – beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP. De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10261**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tot voor kort waren we woonachtig in Eygelshoven. Tegenwoordig in Heerlen. Omdat we de oprichters zijn van Dierenstichting Hope, moeten we aardig wat kilometers rijden om onze dieren te verzorgen. Zij staan over 4 weilanden verspreid gestald. We genieten iedere keer weer van de natuur om ons heen. Echter ook zien we met grote zorgen dat er voor de aanleg van de wegen veel weilanden en bossen verloren gaan. Niet allen voor de weg, maar ook voor de aanleg van de op- en afritten gaan er veel weilanden verloren. Grasland waar onze dieren lekker konden grazen. Met de aanleg van de Buitenring gaat er nog meer groen verloren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10262**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Twee van onze gezinsleden zijn ziek, waarvan l persoon longpatiënt is. Het ademen kost in de Oostelijke Mijnstreek meer moeite door de ernstige vervuiling van de lucht door de Awacs toestellen , tientallen keren per dag krijgen we een stoot kerosine en andere afvalstoffen over ons heen gestrooid. De lucht zal door de aanleg van de 4 baansweg, nog meer vervuild worden met fijnstof en CO2.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10263**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Volgens Uw zienswijze is de aanleg nodig, echter we lazen dat de weg in zijn totaliteit 5 tot 8 minuten reistijd gaat opbrengen. Ook voert U werkgelegenheid op als een reden van de aanleg. Voor die 180(tijdelijke)arbeidsplaatsen zoveel natuur kapot maken, is economisch en moreel een slechte zaak.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□De uitkomsten van de maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring zijn inderdaad relatief laag in vergelijking met infrastructuurprojecten die een groot capaciteitsknelpunt op het wegennet oplossen. De MKBA laat echter wel degelijk een, zij het bescheiden, positieve uitkomst zien. Vanuit maatschappelijk-economisch perspectief is sprake van een zinvolle investering. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10264**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De bevolkingsdichtheid in Parkstad is achteruit aan het gaan. In Parkstad gaat dit harder dan in de rest van het land. Dit heeft te maken met de vergrijzing . U denkt met de aanleg van de Buitenring meer mensen naar Parkstad toe te trekken. Wij zijn van mening dat juist door de minder mensen naar Parkstad willen verhuizen en wel om bovengenoemde reden.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren en een impuls te geven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het tegengaan van de bevolkingskrimp is geen expliciet doel van de Buitenring. De provincie verwacht wel dat de Buitenring zal bijdragen aan een beter vestigings- en woonklimaat in Parkstad. Hiermee zal de Buitenring , een naar verwachting zeer bescheiden bijdrage, leveren aan het tegengaan van de krimp in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10265**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook zullen de huizen sterk in waarde achteruit gaan, hetgeen economisch voor Parkstad ook een achteruitgang gaat betekenen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10266**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Wij zijn boos, het maakt ons zelfs agressief om te zien hoe tot nu toe met de mening van de bevolking wordt omgegaan. Ze wordt verdraaid en ten gunste van de aanleg van de Buitenring uitgelegd. Wij verzoeken U daarom dringend om dit onzalig plan naar de prullenbak te verwijzen.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. In aanvulling op het bovenstaande wijzen wij erop dat op 2 en 3 juli 2010 informatiemarkten zijn georganiseerd waar belangstellenden informatie over het project hebben kunnen inwinnen, vragen hebben kunnen stellen en hun mening hebben kunnen geven. Ook in de zienswijzeprocedure worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun mening kenbaar te maken. De provincie meent dan ook dat zij voldoende mogelijkheid tot inspraak heeft geboden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01560-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10267**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smits S., Italielaan 85 6414TM te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aanpassing van enkele knelpunten in het huidige wegennet zal voldoende zijn om doorstroming van het verkeer mogelijk te maken
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10268**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Haan M., Echterbaan 21 6451PA te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als gevolg van de huidige ontwerpinpassing (uitgewerkte voorkeur voor de variant langs□Brunssum Noord) en de verwachte toename van de verkeersintensiteit over de N274 (a.g.v. aanleg van de Buitenring vormt deze de verbindingweg van de B56 in Duitsland en de Buitenring), vrees ik een verslechtering van de leefomgeving en waardevermindering van mijn eigendom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10303**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Haan M., Echterbaan 21 6451PA te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	In deelrapport 9 (Omgevingsplan), pag. 63, is beschreven: "Vanaf de kruising met de Europalaan tot aan de overgang met de Roode Beek ligt de Buitenring afwisselend ingesneden, opgehoogd, weer ingesneden en weer opgehoogd. "□Een nadere verduidelijking van deze overgangen, zoals b.v. wel weergegeven voorde□passage Vaesrade (PIP, afbeelding 4.11 op pagina 57), ontbreekt.□Uit het ontwerp-inpassingsplan is mij daardoor niet duidelijk geworden waar de Buitenring door de akkers ten Noorden langs industrieterrein Haefland te Brunssum ter hoogte van mijn woning nu onder, op, of boven maaiveld niveau komt te lopen.□Gelet op de visuele aantasting van het landschappelijke karakter van het buitengebied en de vermoedelijk lagere geluidsbelasting van de weg op ons leefklimaat (zowel binnen in de woning alsook bij verblijf buiten in de tuin), verzoek ik u in overweging te nemen de weg zo lang mogelijk onder het maaiveld niveau te laten lopen tot vlak voor het knooppunt / ongelijkvloerse kruising met de N274.□Op een dergelijke wijze kan de impact op zowel het onderbreken van het landschappelijke karakter als de geluidbelasting naar de omgeving mijns inziens zo veel mogelijk beperkt blijven. De weg vormt immers een nieuwe (continue) geluidsbron toe in het normaliter stil agrarisch groengebied achter ons huis.
Antwoord:	In de technische tekeningen zijn de lengteprofielen van de Buitenring opgenomen (www.buitenring.nl; Technische onderbouwing no IV 4). Hieruit is af te leiden hoe de lokale situatie wordt gerealiseerd. De wegligging ten opzicht van het aanwezige maaiveld is ingetekend. De Buitenring gaat over de N274 heen. De N274 blijft qua hoogte liggen.□□De BPL ligt verdiept ter plaatse van het taxibedrijf Grootveld BV en Gommens Houthandel, en gaat over in een ophoging vanaf Haefland Sport BV richting N274. Ten aanzien van geluidsoverlast zijn nauwkeurige berekeningen uitgevoerd. Geconcludeerd is dat nergens de maximaal toelaatbare waarde overschreden wordt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Haan M., Echterbaan 21 6451PA te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	"Als gevolg van de aanleg van de Buitenring nemen de intensiteiten op de N274 dusdanig toe dat de weg verbreedt dient te worden van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. In het inpassingsplan zijn de aanpassingen aan de N274 meegenomen voor zover dit noodzakelijk is voor een goede doorstroming op de Buitenring. Dit betekent dat aan de noordzijde van de aansluiting een opstelstrook op de N274 is meegenomen van 150 meter.□Na deze opstelstrook gaat de N274 terug naar het bestaand profiel. "□Alhoewel aanpassing van de N274 maar beperkt deel uitmaakt van het inpassingsplan, is het geschetste effect wel rechtstreeks het gevolg van de aanleg van de Buitenring.□Deze verwachte verkeerstoename zal zeer wel denkbaar verschillende negatieve gevolgen hebben op de leefbaarheid in en om onze woning.□Het betreft hier de volgende gevolgen:□a. (nog verdere) toename van de geluidsbelasting door het wegverkeer op de woning;□b. afname luchtkwaliteit ten gevolge van toename (fijn)stof emissies verkeer;□c. nadelig effect op de bereikbaarheid van de woning, vanwege ontsluiting van de□Echterbaan via de rotonde nabij centrum Schinveld;□d. verslechtering veilige oversteek N274 via rotonde voor mijn schoolgaande kinderen die met de fiets in Schinveld naar school gaan;□e. bij verbreding (op termijn) van de N274 vanwege het toegenomen verkeersaanbod naar een weg met 2x2 stroken (waar en hoe is nu nog niet uitgewerkt), wordt de afstand van de woning tot de weg mogelijk verkleind;□f. toename trillingen aan de woning, in het bijzonder vanwege toename in het aanbod van vrachtverkeer (nu nog voornamelijk lokaal verkeer).□Ik verzoek u na te gaan in hoeverre de hierboven onder l en 2 genoemde effecten afdoende afgewend kunnen worden, dan wel onder de eventueel geldende wettelijke norm- of richt waarden blijven.
Antwoord:	In het “verkennend verkeersonderzoek (provinciale) wegen in relatie tot de BPL” van Goudappel Coffeng zijn voor een aantal studietrajecten, waaronder de N274 tussen de Buitenring Parkstad Limburg en Duitse grens bij Schinveld, onderzocht. In dit verkeersonderzoek worden een aantal maatregelen geadviseerd die erop gericht zijn een goede doorstroming op de wegvakken en kruispunten van de N274 te garanderen in het prognosejaar 2025 in de situatie met Buitenring. In samenspraak met de Gemeente Onderbanken zal de Provincie Limburg deze maatregelen oppakken waarbij gelet op de relatie met de Buitenring gestreefd wordt naar realisatie voordat de Buitenring wordt opengesteld. Hierbij zullen uiteraard naast verkeer ook voor de andere relevante aspecten de wettelijke vereisten in acht worden genomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01561-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10311**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Haan M., Echterbaan 21 6451PA te Schinveld
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mocht er vanwege de uiteindelijk gemaakte keuzes in het definitieve inpassingsplan of na de realisatie van de Buitenring blijken dat er sprake is van (indirecte) planschade, w.o. ook eventuele waardevermindering van het onroerend goed, dan zal ik u hiervoor op dat moment via de planschaderegeling aansprakelijk stellen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10283**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid.□Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □ . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□ Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.□□Belangenafweging□Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.□Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor

een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01562-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10284

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- MotiveringsbeginselOverheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde plan varianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10285**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging□Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Nieuwenhagerheidestraat heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10286**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Verkeersveiligheid De provincie stelt dat ten gevolge van de aanleg van de BPL de verkeerssituatie wordt verbeterd. Ik citeer uit een artikel van 21 juli 2010 uit Dagblad De Limburger (auteur: Margriet van Tulder, fractievoorzitter Groenlinks in het Limburgs Parlement): ` Van de drieëndertig wegen die in het plan als knelpunt worden genoemd zijn twaalf bij nadere beschouwing geen knelpunt. Dertien zijn dat er wel, maar dat verandert met de aanleg van de buitenring ook niet. De situatie op twee wegen verslechtert zelfs en slechts zes knelpunten worden uiteindelijk opgeheven, waarvan drie op de A 76 en de N281.` De opvatting van mevrouw Van Tulder worden door mij vierkant onderschreven. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid.
Antwoord:	De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. De provinie Limburg heeft aangegeven aan de gemeente Landgraaf dat ze voornemens is de gemeente te ondersteunen in de bestuurlijke lobby voor de L42n/Randweg Abdissenbosch. Met de aanleg van deze weg kan een groot deel van de verkeersdruk op de Nieuwenhagerheidestraat worden weggenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10289**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevelbelasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10291**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM10 en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op de Nieuwenhagerheidestraat. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM 10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen — opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is vanwege de aanwezigheid van het tankstation aan de Nieuwenhagerheidestraat, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10292**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Nieuwenhagerheidestraat sterk toenemen. Zulks blijkt uit de tabel opgenomen onder bijlage 8 behorende bij het deelrapport 4B `Bijlagen verkeerskundig onderzoek`, onderdeel uitmakend van het ontwerp inpassingsplan waarin wordt vermeld dat ten gevolge van deze aansluiting het aantal voertuigbewegingen zal toenemen tot 22.400 per etmaal. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ De verkeersbelasting van de Vogelzankweg neemt na aanleg van de Buitenring niet zeer sterk toe, zoals gesteld in de zienswijze, maar zelfs af (van 5200 mvt/etm in de Huidige situatie naar 5000 mvt/etm met Buitenring in 2025). De ontsluiting van de Vogelzankweg op de Nieuwenhagerheidestraat blijft tevens gehandhaafd waardoor de ontsluiting van de woningen aan de Vogelzankweg en de achterliggende woonwijk feitelijk niet veranderd. □ Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze echter wel voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt wel een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen. Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10294**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10297**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10298**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Er bestaat geen noodzaak om de woning te verwerven. Aan het verzoek kan derhalve niet tegemoet gekomen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10300**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10302**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen. Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10304**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fljnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Toepassing SVBP20Q8 Uw plan is niet in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn. Hoewel deze bestemming feitelijk niet van toepassing is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij weliswaar de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in mijn belang) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven. Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10307**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	- Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de welstandscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10309**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01562-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10310

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01562-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10312

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	- Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter visie zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie verwezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01562-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10313

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze voor dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01562-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10314

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa 10 miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10315**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende middelen voorhanden zijn om over te gaan tot verwerving dan wel onteigening van de voor de realisering van het project benodigde gronden op basis van volledige schadeloosstelling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10316**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10317**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01562-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10318**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51a 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen* (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01563-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10287**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Stadt Aachen , Lagerhausstrasse 20 52058 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Der Rat der Stadt Aachen hat sich durch Beschluss gegen den Ausbau der sog. B 258n ausgesprochen. Ausschlaggebend waren vorrangig schwerwiegende verkehrliche Aspekte sowie umweltrelevante Gründe. Unter umweltrechtlichen Gesichtspunkten (Artenschutz/ Biotopschutz) erscheint die Planung für die B 258n allein auf Grund vorliegender Erkenntnisse unzulassig, zumindest aber sehr bedenklich. Angesichts dessen und mit Blick auf eine wirtschaftliche Verwendung von Finanzmitteln wird daher dringend empfohlen, auf den vorgezogenen Ausbau einer Anschlussstelle für eine Umgehungsstralie (B 258n) zu verzichten.□□Stadtebauliche Aspekte:□(vorbereitende Bauleitplanung)□Grundsatzlich ist eine Neustrukturierung und Verbesserung der Erschlieliungssituation in der Parkstad Limburg zu begrüssen. Ein kritischer Aspekt ist die in den Unterlagen enthaltende Option einer Anbindung des AuRenringes im Bereich der Hamstraat auf Aachener Stadtgebiet. Hiermit soll die Anbindung an die B 258n ermöglicht werden.□Eine solche Anbindung würde zu gravierenden Auswirkungen auf das Aachener Stadtgebiet führen und ist daher deutlich abzulehnen. Hier würde der Kompensationsraum für das Gewerbegebiet Avantis zerschnitten, der Abwagungsbestandteil des Bebauungsplanes 800 ist - und darüber hinaus - mit den d/nl Projektpartnern und den zustandigen Stellen der EU□abgestimmt ist.□Aufierdem setzt der Landschaftsplan der Stadt Aachen im Verlauf des Krombaches das LB 121 fest. lm Regionalplan ist diese Zone sogar als Bereich zum Schutz der Natur (AC 9) dargestellt und zukünftig entsprechend weiter zu entwickeln.□Dergesamte Raum ist im Regionalplan als Agrarbereich überlagert mit regionalem Grünzug sowie Schutz der Landschaft und als landschaftsorientierte Erholung dargestellt. Daher wurden sich durch den potentiellen Anschluss gravierende Zielkonflikte mit der übergeordneten Regional- und Landesplanung ergeben.□□Verkehrsaspekte:□Die Stadt Aachen ist von der Führung des Buitenrings Parkstad Limburg in seinen südlichen Teilabschnitt zwischen Kerkrade und Heerlen betroffen.□Betrachtet man die Beschlusslage der politischen Gremien der Stadt Aachen, so geht man seitens der Stadt Aachen davon aus, dass die neue B 258n, nicht gebaut wird.□Fachbereich 61 Seite 3 stadt aachen□In den vorgelegten Unterlagen zum Planverfahren - Buitenring Parkstad Limburg; Eingliederungsplan (Entwurf) Audenring Parkstad Limburg und Tracénota/ MER - hier: Anbindung des Buitenringes an die N 281 geht man davon aus, dass die□B258n gebaut wird.□lm Deelrapport 4 B, Bijlagen Verkeerskundig Onderzoek, Nr-22 "Avantis" Algemene beschrijving heilM es zur "B 258n"□Net als bij de andere Kruispuntberekeningen voor de BPL, is in de berekening voor de aansluiting van de BPL op Avantis uitgegaan van een situatie na aanleg van de B 258n. Indien de B 258n niet tijdig is gerealiseerd krijgt het verkeersplein meer verkeer te verwerken waardoor de kaas op congestie op het verkeersplein sterk toeneemt. De B 258n is dus randvoorwaardelijk voor deze aansluitvorm, Aus Sicht der Stadt Aachen ist es aufgrund der vorstehenden Aussagen unabdingbar, die Leistungsfahigkeit des geplanten Buitenrings Parkstadt Limburg ohne die genannte B 258n auf Aachener Stadtgebiet nachzuweisen und zu gewahrleisten.□Nach den bisher vorliegenden Aussagen ist die gewahlte Knotenpunktsform im Einmündungsbereich Buitenring zur N 281 in der dargestellten Form des Kreisverkehrs nicht geeignet, die dortigen Verkehre ohne B 258n auf Aachener Gebiet abzuwickeln. Für die Funktionsfahigkeit eines Buitenrings ist die Leistungsfahigkeit an diesem Punkt aber nach zuweisen.□Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass durch den geplanten Buitenring ein Brückenbauwerk für die AVANTISBahnlinie notwendig wird, dessen Kosten ebenfalis vom Budget des Buitenringes getragen werden mussen.
Antwoord:	De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. □□Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.□ In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen

waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□

Of de B258n op de aansluiting Hamstraat (of in de nabijheid daarvan) wordt aangesloten, is primair een verantwoordelijkheid van de Duitse overheid. Wij maken met de aansluiting Hamstraat een aansluiting van de B258n ter plekke niet onmogelijk. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01563-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10288**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Stadt Aachen , Lagerhausstrasse 20 52058 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Artenschutz: Zum Strafienverkehrsprojekt "Buitenring" der niederlandischen Provinz nimmt die Untere Landschaftsbehörde unter dem Gesichtspunkt Artenschutz wie folgt Stellung: Im Rahmen eines niederlandischen Wiederansiedlungsprogramms für den Feldhamster (Cricetus cricetus) wurden im Jahre 2008 in der Nahe des Grenzübergangs Locht Tiere freigesetzt. Seither ist beiderseits der Grenze wieder eine kleine Hamsterpopulation entstanden. Der Feldhamster ist streng geschützt (Anhang IV FFH-Richtlinie). Durch den beabsichtigten Bau des "Buitenrings" wird der Kernbereich seines derzeitigen Verbreitungsgebietes bei Locht betroffen. Es gehen somit wertvolle Flachen für den Feldhamster verloren bzw. sein Lebensraum wird in erheblichem Mafte weiter zerschnitten. Da sich die kleine Hamsterpopulation ohnehin gerade erst im Aufbau befindet, wird deren Überlebensfahigkeit durch das Projekt akut gefahrdet. Sollte der "Buitenring" realisiert werden, so sind aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde vorgezogene Ausgleichsmaftnahmen erforderlich, um den Feldhamster im Bereich Locht in seinem Bestand zu stabilisieren und den Kernbereich der Population auf andere Flachen zu verlagern. Darüber hinaus befinden sich einige Ausgleichsflachen für Feldflora und -fauna des grenzüberschreitenden Gewerbegebietes Avantis in der Nahe des geplanten Trassenverlaufs. Es ist deshalb im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme zu prüfen, ob die betroffenen Ausgleichsflachen durch den "Buitenring" in ihrer Funktionalitat gemindert werden. Sollte dies der Fall sein, so ist der Wertigkeitsverlust der vorfiandenen Ausgleichsflachen durch entsprechende Malinahmen bzw. Ersatzflachen zu kompensieren.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van

de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

De hamsterpopulatie bij Locht is een aantal jaar geleden uitgezet met als enige doel de grensoverschrijdende populatie in de Nordraum Aachen te versterken. Voordat de dieren werden uitgezet werd er in de Locht en omgeving al hamsterbeheer uitgevoerd als compensatie voor de aanleg van het Avantis-terrein. De keuze van de Locht als uitzetlocatie lag hierdoor voor de hand. Het doel is om door geleidelijke migratie van hamsters van Nederlands naar Duits grondgebied te zorgen voor zowel genenaanvulling en aanvulling van exemplaren van de genoemde grensoverschrijdende populatie. De provincie Limburg heeft nauw overleg met o.a. de Stadt Aachen om de hamsterlocatie ter hoogte van Locht te verbinden op Duits grondgebied en hierdoor betere ontwikkelingsmogelijkheden te bieden. De populatie heeft in de Nordraum Aachen betere ontwikkelingsmogelijkheden dan in het gebied dat ingeklemd zit tussen N281, Woonboulevard en Locht. Dit was al voorzien bij uitzetting van de populatie bij Locht. Om de populatie te migreren naar Duitsland en exemplaren te beschermen tijdens aanleg van de weg, is in overleg met Onderzoeksinstituut Alterra een mitigatieplan opgesteld. Door uitvoer van dit mitigatieplan zullen er zich geen hamsters bevinden ten tijde van aanleg en ingebruikname van de weg, waardoor er geen effecten zullen optreden. Hierdoor wordt voldaan aan de verplichting uit de Nederlandse Flora- en faunawet en tevens de Europese Habitatrichtlijn. Aan het mitigatieplan is een monitoringprogramma gekoppeld dat erop toezet dat de maatregelen ook zo uitgevoerd worden als voorzien is in het mitigatieplan en waarin de migratie van hamsters gevolgd wordt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10296**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens R.J.H., Boschstraat 11 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Alvorens ik mijn algemene bezwaren tegen de buitenring vermeld, wil ik eerst kort mijn persoonlijke situatie en bezwaren toelichten.□- Mijn woning ligt recht onder de aanvliegroute van de AWACS toestellen. Hierdoor krijg ik al dagelijks een behoorlijke overlast van geluid en kerosine uitstoot. Met een mogelijk komst van de buitenring op circa 200 meter van mijn huis zal de geluidsoverlast nog meer toenemen, alsmede de slechte luchtkwaliteit□- Mijn woning ligt naast de Vrije markt, welke iedere zondag geopend is. Daardoor heb ik ook op de zondag constant veel verkeer naast mijn woning.□-Als er ook nog een snelweg vlak bij mijn huis zal komen, heb ik drie enorme bronnen van overlast. Dit betekent een nog verdere waardedaling van mijn woning.□- De kwaliteit van mijn leefomgeving zal door de Buitenring nog verder dalen. Dan heb ik het nog niet eens over de gevolgen voor de gezondheid van mij, mijn familie en mijn dieren.□□15. Geluid□Als gedupeerde van de Awacs overlast en door de Raad van State in gelijk gestelde burger wijs ik u op de uitspraken over geluid in die zittingen!□De hoge schermen, korte ligging bij woningen en wijken zal het geluid dus vergroten, waarmee u handelt in strijd met de beslissing van de Raad van State en in strijd met gezondheidsbelang, blijkbaar telt de burger als levende mens als gezonde mens niet voor u.□Dus
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10299**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens R.J.H., Boschstraat 11 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	1. Allereerst wil ik stellen dat nut en noodzaak niet onderbouwd worden. U past een verkeersconcept uit de jaren 60 toe en gaat dan mooie woorden bedenken voor niets anders dan een autosnelweg zonder enig besef van de veranderingen in de samenleving:□- Krimp en dus minder verkeer;□De alternatieven zoals de ontwikkeling aan Duitse zijde;□De alternatieven aangedragen in de voorrondes;□Kosten in een tijd van bezuinigingen;□De waarde van natuur mede ook voor toerisme, gezondheid en welzijn.□2. Uw stelling name dat het hier om een ontwikkeling van provinciaal belang gaat is onzin. Het betreft momenteel een ontwikkeling binnen een stadsregio met een WGR+ status. Dus regionaal belang! Een regionale ontwikkeling is geen automatisch provinciaal belang is. Wederom geen onderbouwing uwerzijds.□3. Dat de infrastructurele ontwikkeling gaat functioneren als een katalysator voor verdere economische groei in de regio is helemaal bruut. Het is een gegeven dat goede ontsluiting essentieel is voor bedrijven maar realisme doet getuigen van veel leegstand bij reeds bestaande ontsloten bedrijfsterreinen zoals Avantis, MAA, Chemelot etc! Kortom u gebruikt een volzin zonder paktijk kennis.□4. De bevolkingskrimp hou je niet tegen met een autosnelweg maar met kinderen. Nederland is vergeven van autosnelwegen en 1 erbij zal geen argument zijn om in dit gebied te komen wonen daar u juist de natuur om zeep helpt die mensen graag in hun vrije tijd opzoeken. De krimp wordt dus bevorderd door deze weg, jonge gezinnen zullen uitwijken naar gebieden met werk en groen.□5. Doorstroming van verkeer en bereikbaarheid zou een argument kunnen zijn, ware het niet dat u alleen al in Brunssum vergeet te vermelden dat met 5000 voertuigen van de Afcent doorstroming enige keren per dag niet haalbaar zal blijven. Dat er een school ligt aan de Amstenraderweg te Hoensbroek die verkeer blijft trekken en opstoppingen blijft veroorzaken. Dat er rotondes zijn in Brunssum als het Bodemplein en Pr. Hendriklaan die juist doorstroming verhinderen. Stop daar geld in en niet in een autosnelweg die daar niets aan zal veranderen. De regio Parkstad Limburg is op de Randstad na de meest verstedelijkte regio van Nederland dat blijft namelijk zo ook met krimp.□6. Reistijdenwinst is zeer marginaal aanwezig en mag dan ook niet als primair doel fungeren. Meer dan 300 miljoen geld van de burger stelen voor 5 minuten winst? Waar bent u mee bezig zeker als je weet dat de weg die van Kerkrade, landgraaf naar Brunssum loopt nooit vol is en snelle doorstroming kent behalve dan met pinkpop 1x per jaar.□□8. "Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg" zo valt op pagina 15 van de toelichting te lezen. Dit is aantoonbare onzin. De maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) laat immers slechts een zeer beperkt aantal nieuwe banen zien en toont aan dat de huidige plannen geen enkel impuls geven aan de ontwikkeling van het toerisme en recreatie in de regio. Snowworld, Gaia, Continium en de□wereldtuinen in Landgraaf lopen reeds goed en de buitenring draagt daar niets extra`s aan bij. Wel maakt deze buitenring veel toerisme kapot, want waarom zou je nog naar oost zuid Limburg gaan als daar alleen beton valt te bewonderen. Waarom denkt u dat het Heuvelland zo goed bezocht is, niet vanwege een autosnelweg.□9. Bij het "verbeteren van de interne bereikbaarheid", "verbeteren van de externe bereikbaarheid" en "versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat" wordt duidelijk hoe beperkt de effecten van de huidige plannen zijn voor de gehele regio. Eigenlijk heeft enkel de oostzijde van de regio als enige profijt van de ontwikkeling. Bij "versterking van de toeristisch-recreatieve sector" heeft men het enkel over de Parkstad Leisure Ring als zijnde een innovatief en onderscheidend project; uniek in Nederland???? Wordt hij groen geverfd of□zo? Wordt het een levend spookhuis? Gaan we nu een autosnelweg verkopen als iets unieks nog nooit vertoond, wat een larie!□Behalve de marginaal betere bereikbaarheid wordt geen enkele onderbouwing gegeven hoe dit subdoel, dat ook direct onderdeel uitmaakt van het hoofddoel, wordt verwezenlijkt. De maatschappelijke kosten batenanalyse (MKBA) laat zelfs onomstotelijk zien dat de intentie van dit subdoel niet wordt verwezenlijkt.□□10. Bij de "onderbouwing van 2x2 rijstroken" stelt men dat 2x1 rijstrook over delen of het geheel van het tracé uitgesloten is vanwege toekomstvastheid en een eenduidige verkeersstructuur. Met andere woorden is er voor dit subdoel geen enkel zinnig en steekhoudend argument in de toelichting bij het Inpassingsplan.□□13. Dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100km/h wordt afgezet tegenover een tracé met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80km/h is vreemd, niet logisch en niet consequent. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Een tracé met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80km/h, maar wel ongelijkvloerse kruisingen was ook marginaal effectief geweest dus een goedkoper alternatief met dezelfde slechte uitkomst.

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01564-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens R.J.H., Boschstraat 11 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dat de Tracénota/MER aansluiting Nuth en de 2e Aanvulling MER niet voor advies is voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r. is een schandaal! Op de pagina`s 13 en 14 van de toelichting op het Inpassingsplan wordt gesteld dat de provincie geen enkel risico op vertraging wil lopen. Dat er wel contact is geweest hierover met de Commissie voor de m.e.r. is niet afdoende. Het feit dat de provincie klaarblijkelijk risico op vertraging niet uitsluit door het inwinnen van advies bij de Commissie voor de m.e.r. geeft een zeer verkeerd en verontrustend ondemocratisch signaal af. Een zorgvuldige procedure staat bij u dus niet voorop. 11. Bereikbaarheidsknelpunten Er worden op de pagina`s 21 en 22 van de toelichting op het Inpassingsplan een zestal bereikbaarheidsknelpunten Slechts één van de zes vermelde bereikbaarheidsknelpunten in Hoensbroek wordt een beetje opgelost maar zoals gezegd door de ligging van St Jan ook slechts marginaal. 12. In de toelichting op het Inpassingsplan staat op pagina 22 vermeld dat de genoemde ontwikkelingen in de regio niet zijn meegenomen in het Inpassingsplan. Wel zou bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van onderzoeken deze ontwikkelingen in ogenschouw zijn genomen. Een niets zeggende onderbouwing. De vermelde overige infrastructurele ontwikkelingen zijn bij de onderbouwing helemaal niet meegenomen.
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. De Buitenring is een project waarop de Crisis- en herstelwet van toepassing is, waarvan de aansluiting Nuth deel uit maakt. Met de inwerkingtreding van deze wet is de verplichting vervallen om het MER aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen, om de procedure voor infrastructurele projecten te verkorten. De provincie heeft ervoor gekozen het MER aansluiting Nuth, alsmede de 2e aanvulling op het MER niet aan de Commissie m.e.r. voor advies voor te leggen. Niet gezegd kan worden dat het Inpassingsplan door het ontbreken van deze adviezen onzorgvuldig is voorbereid. Aan de totstandkoming van dit ontwerp-inpassingsplan is een langdurig voorbereidingstraject voorafgegaan en is er in verschillende fasen door de Commissie m.e.r. advies uitgebracht over de relevante MER-documenten. Deze adviezen (waaronder het Richtlijnenadvies voor de aansluiting Nuth) zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan betrokken. De opmerkingen/aanbevelingen van de Commissie zijn verwerkt in de 2e aanvulling op het MER voor de Buitenring en de Tracénota/MER voor de aansluiting Nuth conform de richtlijnen van de Commissie. Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01564-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10306

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Reumkens R.J.H., Boschstraat 11 6442PB te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	14. In totaal €315 miljoen valt er te verdienen voorde wegenbouw wereld stelt u, maar bij de uitvoering van dit soort projecten komen er altijd gedurende de realisatie forse kostenoverschrijdingen bij. De Noord-Zuidlijn, de Betuwelijn, weten we nog? Gaat het college persoonlijk de beurs trekken als het ook bij dit project aantoonbaar duurder wordt? Dus welke garantie geeft u nu dat de weg die eerst 100 en toen 200 miljoen ging kosten waarmee doel, onderbouwing en noodzaak dus reeds steeds veranderd zijn niet nog duurder wordt?
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01565-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10319

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houben P.M.J., Heugerstraat 25 6443BR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	En dat terwijl de plannen gebaseerd zijn op gegevens uit de jaren 60 en op inschattingen van de groei van het aantal verkeersbewegingen. In de kranten hebben we kunnen lezen dat Duits onderzoek heeft aangetoond dat die groei zich niet lang niet in die mate ontwikkeld heeft.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10325**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houben P.M.J., Heugerstraat 25 6443BR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Als inwoner van Brunssum rijdt ik bijna dagelijks het traject Brunssum-Maastricht naar mijn werk. Hierbij maak ik zelf de keuze of ik via de A2 richting Nuth en dan naar Maastricht rijdt, of via Heerlen en deA76 of gewoon binnendoor, de kortste route.Mogelijkheden genoeg en de buitenring biedt daarbij absoluut geen aantrekkelijk alternatief.Ook bezoek ik regelmatig met de fiets de Brunssummer Heide, de Schinveldse Bossen en het aangrenzende Duitse gebied. Het wordt door de aanleg van de buitenring bijna onmogelijk om deze recreatiegebieden op deze wijze te blijven bezoeken.Datzelfde geldt voor een perceel bosgebied dat ik bezit in de Kattenkoelen, op de grens van Brunssum en Onderbanken, en waar ik t.z.t. dennenbomen wil gaan kweken. Door de aanleg van de buitenring vrees ik voor de bereikbaarheid van dit perceel en de kwaliteit van de bodem en de lucht.Een ander punt dat speelt voor een groot deel van de jeugd in Brunssum en ook voor mijn dochter, is de bereikbaarheid van het zwembad in Gangelt. Mij is uit de inpassingsplannen niet duidelijk geworden hoe de bereikbaarheid van dit zwembad vanuit het Brunssumse naar Schinveld en Gangelt met de fiets geregeld is. Ik vrees dan ook dat een aantrekkelijke recreatiemogelijkheid voor veel Brunssummers verloren gaat.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. De Buitenring is mede bedoeld als ontsluiting van de oostflank van de Regio Parkstad richting de stroomwegen aan de westzijde van de regio. De Buitenring biedt daarmee een snellere route richting A76.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01565-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10327**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houben P.M.J., Heugerstraat 25 6443BR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Dan het argument dat de buitenring de toeristische ontwikkelingen moet bevorderen.Op hoeveel plaatsen in ons land liggen niet recreatieparken, waarbij de laatste 20 a 30 kilometers over kleinere wegen gereden moet worden, of je nu naar Zeeland, Noord-Holland of richting Drenthe en Groningen gaat. Dat is namelijk onderdeel van de aantrekkelijkheid van die gebieden.En dan de kosten. Er is m.i. in dit land nog geen groot infrastructureel werk gerealiseerd, waarvan de kosten binnen de begroting gebleven zijn. Voorbeelden hoef ik niet te noemen, die kent u ongetwijfeld zelf genoeg.Ik vrees dan ook verhoging van de gemeentelijke lasten voor de aanleg van een weg, die absoluut niet noodzakelijk is, en waarvan de opbrengst een minimaal aantal minuten minder reistijd is en een schamel aantal arbeidsplaatsen, zoals we wederom in de krant hebben kunnen lezen, mbt het rapport van Ecorijs.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10320**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	- Nut en noodzaak□De provincie geeft als doelstelling voor de realisatie van de BPL het verbeteren van de bereikbaarheid, economische- en toeristisch-recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad. Alvorens over te gaan tot het ontwikkelen van de BPL had de provincie naar mijn opvatting eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de BPL, indien deze al noodzakelijk zijn danwel door demografische ontwikkelingen zijn achterhaald, niet via het bestaande wegennet op een aanzienlijk goedkopere wijze bereikt kunnen worden.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ De provincie verwijst hiervoor naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Hierin is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10321**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Zorgvuldigheidsbeginsel Ondanks de veelheid van stukken, hun bijlagen en onderbouwingen, moet geconcludeerd worden dat het haastwerk is welk op tal van punten noodzakelijke onderzoeken, onderbouwingen, belangenafwegingen en draagvlak bij omwonenden - zelfs bij bestuurders - ontbreekt. Een project als de BPL, welk als grootste project ooit binnen de provincie Limburg geldt, zal op een veel zorgvuldigere wijze moeten worden voorbereid. Ik ben van mening dat het zorgvuldigheidsbeginsel in deze met voeten wordt getreden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten (tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Belangenafweging Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het BPL is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en wij zijn van oordeel dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te

worden.□□Draagvlak□De Buitenring Parkstad is een provinciale weg, waarbij het Rijk voor een beperkt deel aan zet is. Het creëren van maatschappelijk draagvlak is allereerst een verantwoordelijkheid van de provincie. Er heeft ambtelijk en bestuurlijk overleg over de planvorming plaatsgevonden. Ook de betrokken gemeenten zijn in het bestuurlijk proces betrokken. Naar onze mening is er voldoende draagvlak voor de Buitenring Parkstad Limburg.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01566-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10322

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Motiveringsbeginsel□Overheden, zoals in dit geval de provincie, dienen hun plannen en besluiten gedegen te motiveren. In het thans ter visie liggende ontwerp is onvoldoende gemotiveerd waarom is afgeweken ten opzichte van bijvoorbeeld verkeerskundige richtlijnen, het voorkeurstracé of eerder gepresenteerde planvarianten. Zo wordt een aanvullend verkeersonderzoek van DHV uit 2009 zonder noemenswaardige motivering terzijde geschoven. Omtrent leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluid en bereikbaarheid worden slechts weinig woorden gewijd. Kortom, op tal van punten wordt het motiveringsbeginsel onvoldoende toegepast.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. □□In paragraaf 2.2 van het (deelrapport 4A) verkeerskundig onderzoek staan de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Hierin staat beschreven dat bij het wegontwerp zoveel als mogelijk is aangesloten bij de verkeerskundige CROW-richtlijnen, Daar waar vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk dit vereiste, is afgeweken van deze richtlijnen. In paragraaf 3.5 van het verkeerskundig onderzoek zijn de gebruikte modelgegevens terug te vinden.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10323**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Belangenafweging Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een gedegen afweging te maken tussen de verschillende belangen. Het ontgaat mij op welke wijze de provincie bij de voorbereiding van het inpassingsplan voor de BPL de belangen van de bewoners van met name de Nieuwenhagerheidestraat heeft gewogen. Het komt mij voor alsof er middels `handjeklap` tussen de provincie als initiatiefnemer enerzijds en de gemeente Landgraaf anderzijds is besloten de belangen van de bewoners van de Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op te offeren aan een speeltje voor een wethouder die graag herkozen wil worden.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10324**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Verkeersveiligheid De provincie stelt dat ten gevolge van de aanleg van de BPL de verkeerssituatie wordt verbeterd. Ik citeer uit een artikel van 21 juli 2010 uit Dagblad De Limburger (auteur: Margriet van Tulder, fractievoorzitter Groenlinks in het Limburgs Parlement): 4 Van de drieëndertig wegen die in het plan als knelpunt worden genoemd zijn twaalf bij nadere beschouwing geen knelpunt. Dertien zijn dat er wel, maar dat verandert met de aanleg van de buitenring ook niet. De situatie op twee wegen verslechtert zelfs en slechts zes knelpunten worden uiteindelijk opgeheven, waarvan drie op de Al6 en de N28L* De opvatting van mevrouw Van Tulder worden door mij vierkant onderschreven. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat sterk verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe tot 22.400 (of zelfs 26.000) voertuigbewegingen per etmaal waardoor de nu al levensgevaarlijke situatie, waar vrijwel wekelijks ongelukken gebeuren, nog veel gevaarlijker zal worden en naar mijn overtuiging met stip zal stijgen tot een `redspot` op het punt van verkeersonveiligheid. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigen per etmaal.
Antwoord:	In het rapport “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) zijn in tabel 3.2 en 3.3 diverse knelpunten genoemd die als verkeersknelpunten naar voren kwamen in interviews met gemeenten (DHV, Interviewverslagen gemeenten en wegbeheerders, Plan van Aanpak monitoring Buitenring Parkstad Limburg, november 2008). De tabellen laten zien dat de Buitenring capaciteitsknelpunten op diverse wegen zal verminderen. Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaats vinden, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staan niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8. Deze lijst is indicatief, niet uitputtend. De reistijdenanalyse (tabel 3.4) in het rapport laat zien dat de Buitenring per saldo resulteert in een afname van reistijden voor verkeer in Parkstad Limburg. De Nieuwenhagerheidestraat krijgt een toename van verkeersintensiteiten als gevolg van de Buitenring. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Geluidsoverlast□De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. De Nieuwenhagerheidestraat is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 dB gevel belasting). Thans zijn er al circa 19.000 voertuigbewegingen per etmaal en de prognose is een stijging tot 26.000 voertuigbewegingen per etmaal ten gevolge van de volledige verknoping van de BPL met de Hoogstraat c.s.. Mij is niet gebleken dat in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf de woningen met huisnummer 51 en oplopend akoestische onderzoeken zijn gedaan. Dit punt wordt door mevrouw Van de Wiel van de provincie bevestigd. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Uit een studie van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer blijkt dat de Nieuwenhagerheidestraat meer dan onevenredig wordt getroffen. Ik ben daarom van mening als u de gepresenteerde plannen onverkort wenst uit te voeren dat er een sanering van de woningen in de Nieuwenhagerheidestraat vanaf huisnummer 49 tot aan de splitsing met de Maastrichterlaan/Kantstraat dient plaats te vinden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Er is wel degelijk akoestisch onderzoek gedaan voor de woningen Nieuwenhagerheidestraat 51 en oplopend. De geluidtoename als gevolg van de intensiteitsstijging wordt teniet gedaan door het toepassen van geluidreducerend asfalt. De geluidbelasting zal dan ook na realisering van de reconstructie van de nieuwenhagerstraat lager zijn dan de huidige geluidbelasting.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10328**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	- Luchtkwaliteit Niet is gebleken dat onderzoek is verricht naar de gevolgen van de aanleg van de BPL voor wat betreft de concentraties aan fijnstof (PM l O en PM2,5) en stikstofdioxide (NO2) op de Nieuwenhagerheidestraat. Met name is daarbij van belang hoe vaak per jaar de uurgemiddelde concentratie voor NO2 groter is dan 200 ug/m3. Ten aanzien van fijn stof (PM 10) is onder meer van belang tot op welke afstand van de weg de grenswaarde van 50 ug/m3 als daggemiddelde waarde meer dan 35 dagen per jaar wordt overschreden. Ik verzoek u deze onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen. De toenemende verkeersbelasting heeft niet alleen akoestische gevolgen. Ook de uitstoot van uitlaatgassen, die momenteel al zeer hoog is vanwege de aanwezigheid van het tankstation aan de Nieuwenhagerheidestraat, zal zoals hiervoor reeds gemeld zeer sterk toenemen. Ik begrijp dat er ook op dit punt geen adequate onderzoeken zijn gedaan. Ik verzoek u deze eveneens alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	- Woongenot□Uwerzijds wordt beoogd dat de aansluiting van de BPL op de Hoofdstraat, Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg op geringe afstand van mijn woning komt. Zoals genoemd geeft u gehoor aan de uitdrukkelijk wens van de gemeente Landgraaf om een volledige ontsluiting op de Hoogstraat c.s. te realiseren. Daardoor zal, zoals hiervoor reeds opgemerkt, de verkeersbelasting op de Nieuwenhagerheidestraat sterk toenemen. Zulks blijkt uit de tabel opgenomen onder bijlage 8 behorende bij het deelrapport 4B `Bijlagen verkeerskundig onderzoek`, onderdeel uitmakend van het ontwerp inpassingsplan waarin wordt vermeld dat ten gevolge van deze aansluiting het aantal voertuigbewegingen zal toenemen tot 22.400 per etmaal. Deze toename van de verkeersbelasting heeft een onacceptabele impact op het woon- en leefklimaat in en om mijn omgeving.
Antwoord:	Bij de vormgeving van de aansluiting Hoogstraat is gekozen de Nieuwenhagerheidestraat te verschuiven waardoor deze voor een aantal woningen van de Vogelzankweg komt te liggen. Deze weg krijgt een toename van verkeersintensiteiten. Door het wegontwerp conform de daarvoor geldende richtlijnen vorm te geven, wordt een goede doorstroming en een verkeersveilige situatie gerealiseerd. Hierdoor wordt de negatieve impact op het woon- en leefklimaat zoveel als mogelijk beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ik ben overigens van mening dat de gekunstelde constructie nabij mijn woonadres het gevolg is van een uitdrukkelijke wens van de gemeente Landgraaf om een ontsluiting op de Hoogstraat c.s. mogelijk te maken, die door u onterecht is overgenomen. Onterecht, omdat immers een onderzoek van DHV uit 2009 onderbouwt waarom een eerder beoogde aansluiting ter plekke zou moeten komen te vervallen en dat verkeerskundige berekeningen ook pleiten voor het vervallen van dergelijke aansluiting.
Antwoord:	Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. De keuze om een aansluiting te realiseren heeft echter nadelige gevolgen voor de route Hoogstraat, Nieuwenhagerheidestraat, Kantstraat en Grensstraat. Door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nemen de intensiteiten op deze route toe.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01566-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10333

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op het moment dat de op- en afrit van de BPL in de directe nabijheid van mijn woning wordt gerealiseerd, zal zoals hiervoor ook reeds opgemerkt de geluidbelasting dermate toenemen als gevolg van de toenemende verkeersbelasting dat sprake is van een onacceptabele situatie. Ik begrijp dat er geen adequate onderzoeken op dit punt zijn gedaan. Ik verzoek u deze alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01566-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10335

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Gedurende de daadwerkelijke realisatie van de BPL zal ik geconfronteerd worden met zware bouwactiviteiten direct nabij mijn woning, met alle consequenties van dien. Ik verzoek u aan mij aan te geven welke maatregelen getroffen worden om deze binnen redelijke grenzen te houden.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. □Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. □In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Als laatste zal als gevolg van de realisatie van de BPL de waarde van mijn onroerend goed sterk dalen. De plannen voor deze aansluiting zijn pas in februari 2010, op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Landgraaf, aan de orde gekomen waardoor er geen sprake is van voorzienbaarheid door mij bij aankoop van de woning. Nu we in de regio Parkstad te maken hebben met een overschot aan woningen, dient de conclusie getrokken te worden dat woningen met `beperkingen` vrijwel onverkoopbaar worden. Om die reden wil ik u verzoeken mijn woning in verband met de uwerzijds te realiseren plannen aan te kopen. Verder wil ik u er op attenderen dat ik schade die ik ondervind van de plannen zoals planschade, schade door trillingen, schade aan mijn gezondheid en schade door verminderd woongenot en alle andere schadekosten die nog niet te overzien zijn bij u zal claimen.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Er bestaat geen noodzaak om de woning te verwerven. Aan het verzoek kan derhalve niet tegemoet gekomen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieve tracékeuze□De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere verkeersbelasting rond de Buitenring voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel waar het gemeente Landgraaf om gaat voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring is in het Inpassingsplan opgenomen om het aantal omrijbewegingen binnen de gemeente Landgraaf zo minimaal mogelijk te houden. De Europaweg-Noord zal niet worden afgesloten, zodat het verkeer ook via deze weg wordt ontsloten. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10338**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Noemenswaardig is overigens dat belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om binnen een (wettelijke) termijn van 6 weken een zienswijze in te dienen.□Omdat echter de informatiemarkt op 2 en 3 juli 2010 heeft plaatsgevonden, resteert feitelijk een termijn van 3,5 weken.
Antwoord:	Het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken hebben gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10339**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Desondanks is geconstateerd dat essentiële stukken ontbreken. Met name voor de onderzoeken geluid, fijnstof, economische onderbouwing, externe veiligheid en mogelijk meer. Ik verzoek u deze omissies te herstellen en het plan opnieuw in procedure te brengen.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- Toepassing SVBP2008□Uw plan ïs niet in overeenstemming met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP2008 beschrijft hoofdgroepen van bestemmingen met daarbij behorende (hoofd)functies en gebruiksdoelen. Zo is bijvoorbeeld de bestemming `Berm` niet geformuleerd als hoofdgroep, waardoor deze door u gehanteerde bestemming niet aan de orde kan zijn.□Omdat deze bestemming van ZEER groot belang is voor mijn specifieke situatie, stel ik mij de vraag in hoeverre het ontwerp inpassingsplan in z`n algemeenheid (en daarmee ook in het belang van mijn medebuurtbewoners) voldoet aan de daaraan (wettelijk) gestelde eisen nu dat feitelijk niet voldaan wordt aan de SVBP2008.
Antwoord:	`De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (hierna SVBP2008) maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Eenduidigheid in de naamgeving van bestemmingen is daarbij een vereiste. Daarom is een lijst met mogelijke in een plangebied voorkomende functies opgesteld en in de SVBP opgenomen. Deze functies zijn gegroepeerd binnen zogeheten hoofdgroepen van bestemmingen. Op basis van de hoofdgroepen van bestemmingen en dubbelbestemmingen kunnen alle in een bestemmingsplan voorkomende bestemmingen en dubbelbestemmingen worden benoemd en vorm gegeven.□ □Telkens dient gekeken te worden naar de lijst van hoofdgroepen en de daarbij behorende functies/gebruiksdoelen. Als een te bestemmen functie in deze lijst voorkomt, krijgt de bij deze functie behorende bestemming automatisch de naam van de betrokken hoofdgroep. Indien een functie niet in de lijst voorkomt, dan dient aansluiting te worden gezocht bij de meest passende hoofdgroep. Het kan in bijzondere situaties mogelijk zijn dat een functie niet onder een hoofdgroep is te plaatsen. In dat geval kan gebruik worden gemaakt van de hoofdgroep Overig. De naam van de bestemming zal dan de naam van de functie zijn. □ □De functie Berm komt niet voor in een van de bestaande hoofdgroepen van bestemming zoals opgenomen in de SVBP. De functie Berm valt daarmee onder de hoofdgroep Overig en heeft de bestemming als zodanig de naam van de functie, in dit geval: Berm, gekregen.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10344**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	- Omgevingsplan Ten behoeve van de BPL is een omgevingsplan opgesteld, als landschappelijke en stedenbouwkundige verantwoording. Ingegaan wordt op de ruimtelijke kwaliteit, voor zowel de korte als de lange termijn. Omtrent dit omgevingsplan wordt in het ontwerp inpassingsplan echter aangegeven dat deze geen juridische status heeft en `slechts` dient als toetsingskader voor het wegontwerp. Het is uiteindelijk aan de wel standscommissie om een oordeel te vellen over de kwaliteit.
Antwoord:	Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ik maak mij allereerst zorgen over de kwaliteitsborging, nu het omgevingsplan geen juridische status heeft, en vraag me af of ten aanzien van het omgevingsplan voldoende overleg heeft plaatsgevonden met de betreffende (gemeentelijke) afgevaardigden die zitting zullen hebben in de samengestelde gemeenschappelijke welstandscommissie Buitenring Parkstad Limburg en of deze zich kunnen vinden in de ontwerpprincipes voor de BPL en hetgeen omschreven in het omgevingsplan.
Antwoord:	De bevoegdheid van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring bestaat uit het uitbrengen van een advies over het Omgevingsplan. Dit advies is positief. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01566-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10347

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Verder maak ik mij zorgen omtrent de rechtszekerheid van de burger. Er wordt immers in het BPL een tracé `geclaimd` zonder dat de invulling duidelijk is. Dit lijkt mij in strijd met de rechtszekerheid c.q. het rechtszekerheidsbeginsel. Ik verzoek u deze omissie te herstellen en het plan opnieuw ter inzage te leggen.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01566-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10348

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	- Ontwerptekeningen Ten aanzien van de BPL zijn ontwerptekeningen beschikbaar. Aan de hand van deze (tweedimensionale) tekeningen is het echter voor een leek nagenoeg onmogelijk om zich een beeld te vormen van hoe de BPL zich in de directe omgeving zal manifesteren. Hiertoe zijn dwarsprofielen (en/of impressies) vereist. Navraag bij de provincie leert echter dat er geen concrete dwarsprofielen van het wegontwerp ter viste zijn gelegd. In dat verband wordt door de provincie venvezen naar het omgevingsplan waarin een beeld gegeven wordt hoe de dwarsprofielen op verschillende locaties er uit kunnen zien. Kaart 3 van het omgevingsplan geeft slechts 17 dwarsprofielen voor het gehele traject van circa 26 kilometer. Dit aantal is onvoldoende om een concreet beeld te kunnen vormen van de BPL op specifieke locaties. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de 17 dwarsprofielen een beeld geven hoe de BPL er uit kan zien op een bepaalde locatie. Het beeld van de BPL kan er dus ook anders uit zien. Omtrent dit punt wil ik verder herhalen en inlassen hetgeen in onder het voorgaande punt heb gemeld.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	- Externe veiligheid Deelrapport 11, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, betreft het verrichte onderzoek naar de externe veiligheid als gevolg van de realisatie van de BPL. Aangegeven wordt dat er nog geen (gehele) verantwoording van het groepsrisico is verricht, omdat de door de Gasunie uit te voeren risicoberekening als gevolg van het verleggen van hogedrukleidingen nog niet beschikbaar is. Ook is nog geen advies van de Brandweer Zuid-Limburg beschikbaar. Ik vraag me derhalve af of het nu reeds in procedure brengen van het inpassingsplan niet te vroeg is omdat het aspect externe veiligheid nog niet geheel is afgedekt. Mogelijkerwijs komen uit de risicoberekening van de Gasunie en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg aspecten naar voren, die de realisatie van de BPL zoals deze mogelijk wordt gemaakt middels het ter visie liggende ontwerp inpassingsplan in de weg staan.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10350**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	- Economische uitvoerbaarheid In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008) wordt aangegeven dat bij de ter inzage legging van het ontwerp inpassingsplan een dekkende kostenbegroting wordt bijgevoegd. In hoofdstuk 9 van de toelichting, behorende bij het nu ter visie liggende ontwerp inpassingsplan, wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid. Aangegeven wordt onder andere dat uit een tweetal subsidieaanvragen een bedrag van circa l O miljoen euro wordt verwacht. Omdat een verwachting wordt uitgesproken, maak ik daaruit op dat het subsidiebedrag nog niet zeker is.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10351**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het inpassingsplan biedt□de basis voor een onteigening. Onvoldoende inzichtelijk is of voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om over te gaan tot verwerving van de benodigde gronden, hetzij minnelijk hetzij via onteigening.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Dit betekent ook dat voldoende middelen voorhanden zijn om over te gaan tot verwerving dan wel onteigening van de voor de realisering van het project benodigde gronden op basis van volledige schadeloosstelling. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10353**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Nu dat bij de nu ter visie liggende stukken géén dekkende kostenbegroting is toegevoegd, hetgeen wel is aangekondigd in de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (november 2008), verzoek ik u mij mede te delen op welke wijze u de economische uitvoerbaarheid heeft geborgd.
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10354**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	- BPL in relatie tot regionale ontwikkelingen In de toelichting van het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat regionale ontwikkelingen niet daarin zijn betrokken, echter `in ogenschouw zijn genomen` (pag. 22). Onduidelijk is in hoeverre er strijdigheden ontstaan tussen de realisatie van de BPL en de voorgenomen regionale ontwikkelingen.
Antwoord:	Op pagina 22 van de toelichting staat dat behalve de realisatie van de Buitenring nog andere infrastructurele projecten in de regio Parkstad zijn gepland. Met deze toekomstige ontwikkelingen is rekening gehouden bij het ontwerp van het Inpassingsplan en deze zijn meegenomen in de onderliggende onderzoeken. Deze ontwikkelingen zijn niet juridisch-planologisch verankerd in het Inpassingsplan voor de Buitenring, omdat deze ontwikkelingen geen onderdeel zijn van het project de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01566-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10356**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tevens is onduidelijk in hoeverre dit `in ogenschouw nemen van regionale ontwikkelingen` in verhouding staat met het eveneens in de toelichting van het ontwerp inpassingsplan opgenomen feit dat `de BPL leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen` (pag. 80).
Antwoord:	Op pagina 80 van de toelichting staat dat de Buitenring de ruggengraat van de regio Parkstad moet gaan vormen. Met de realisatie van de buitenring ontstaat een ring/rondweg van stroomwegen rondom Parkstad Limburg, waar deze nu nog ontbreekt. De Buitenring staat niet op zichzelf, maar is één van een aantal projecten in Parkstad, maar is bedoeld om een meer hiërarchische structuur in het wegennet in het gebied aan te leggen. Nieuwe infrastructurele ontwikkelingen kunnen aan de Buitenring worden gekoppeld. De Buitenring is een belangrijk onderdeel van de toekomstige beoogde wegenstructuur voor Parkstad, zoals omschreven in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10331**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in haar toetsingsadvies (in paragraaf 2.2) aangegeven dat nut en noodzaak nader onderbouwd dienen te worden. Om hieraan tegemoet te komen "... heeft de provincie Limburg Ecorys gevraagd nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)". Zie paragraaf 2.2.2. van de Tweede aanvulling MER Buitenring. In diezelfde paragraaf is ook de conclusie vervat "Samengevat wordt in de rapportage "Toetsing op doelbereik & MKBA" geconcludeerd dat de BPL voldoet aan de projectdoelstellingen en een positieve baten-/kostenverhouding heeft." In deze conclusie wordt de vooraf aangegeven claim van de provincie niet waargemaakt. Weliswaar is het nut van de BPL aangetoond met het rapport van Ecorys maar niet de noodzaak. Tevens heeft de Provincie verzuimd (of in onvoldoende mate) onderzocht of er een noodzaak is voor de doelstellingen die gemoeid zijn met de BPL (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch recreatieve positie en verkeersveiligheid) en of deze niet via het bestaande wegennet, dan wel met kleinconstructieve maatregelen van het bestaande wegennet, bereikt kunnen worden. Wat betreft de doelstellingen. De verkeersonveiligheid in Parkstad Limburg is niet hoger dan de gemiddelde Nederlandse verkeersonveiligheid. Noodzaak voor deze doelstelling is daarmee afwezig. Ecorys stelt in haar rapportage dat de toeristischrecreatieve positie niet zal toenemen. De bereikbaarheid zal voor het ene soort vervoer verbeteren (met maximaal slechts enkele minuten), maar voor ander soort vervoer juist verslechteren of ontoegankelijk zijn. Ecorys stelt in haar rapportage dat de economische impuls is te vertalen in 180 banen. Kortom, de BPL draagt marginaal bij aan de gestelde doelstellingen. Ecorys stelt in haar rapportage een positieve MKBA van circa 10%. Gezien de te verwachten overschrijdingen van het budget (wat gebruikelijk is bij alle grote infrastructurele projecten) zal de MKBA echter een negatieve waarde verkrijgen.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10332**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast Het BPL-traject aangrenzend aan ons perceel - en op slechts 25-30 meter van de gevel - krijgt te maken met meer dan een verdubbeling van het aantal motorvoertuigen per etmaal (geprognosticeerd circa 28.000 in 2025). Het is onvoldoende inzichtelijk hoe de provincie komt tot een geluidstoename van slechts circa 10dB (zie rapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai) bij de gestelde geprognosticeerde gegevens. Tevens is ook de gestelde aanname van circa 10dB reductie door het toepassen van maatregelen niet inzichtelijk. Het toepassen van een dunne deklaag B resulteert in een reductie van circa 2 tot 3 dB. Het nieuwe geluidsscherm aan de westzijde, dat slechts een halve meter hoger is dan de bestaande geluidswal, zal ons inziens niet kunnen leiden tot een reductie van 7 tot 8 dB. Weliswaar staat het scherm korter bij de weg gepland, maar doordat de nieuwe weg breder wordt, blijft de afstand van de middenberm tot het geluidsscherm gelijk. Voorts is een derde rijstrook (weefvak) gepland welke verder van het scherm afligt waardoor het geluidsscherm minder effect heeft. Het geplande scherm aan de oostzijde leidt door weerkaatsing van het geluid tot meer geluidsoverlast. De noodzaak voor dit scherm is niet onderbouwd (aan de oostzijde is minder zware industrie aanwezig).
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10340**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De meer dan verdubbeling van het aantal motorvoertuigen per etmaal (geprognosticeerd circa 28.000 in 2025) leidt tot een forse toename van verkeersgerelateerde emissies (onder andere concentraties stikstofdioxide en fijnstof). Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu geeft duidelijk de correlatie met de gezondheid aan. www.rivm.nl:"... Wel daalde de concentraties in de afgelopen 10 jaar. Dit leidde tot minder sterfte ten gevolge van blootstelling aan fijn stof`. Het omgedraaide geldt evengoed. Elke stijging - of deze nu wel of niet onder maximale grenswaarden ligt - leidt tot een verslechtering van de gezondheid en meer sterfte.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10341**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een waardevermindering van onze onroerende goederen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10343**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het PIP is onvolledig; belangrijke onderzoeksresultaten ontbreken. Daarnaast zijn bepaalde zaken in het geheel niet opgenomen. Een drietal voorbeelden: - vluchthaven N299 Ter hoogte van het tracédeel Reeweg-Hoogstraat komt nog een vluchthaven. Waar deze haven exact komt, of hier grond in eigendom van bewoners voor noodzakelijk is en wat de invloed is op de geluidsoverlast en verkeersgerelateerde emissies is allen onbekend. versmald wegprofiel Het is onduidelijk of het versmald wegprofiel wordt toegepast ter hoogte van het tracédeel Reeweg-Hoogstraat. Deze onduidelijkheid vertaalt zich in de vraag of hier grond in eigendom van bewoners voor noodzakelijk is en wat de invloed is op de geluidsoverlast en verkeersgerelateerde emissies. Toeristenweg (Landgraaf- Brunssum) De Toeristenweg van Landgraaf naar Brunssum zal geheel worden afgesloten voor het wegverkeer, met uitzondering van (brom-)fietsers. Door het afsluiten van de Toeristenweg zal de Brunsummerheide (welke ook behoort tot de toeristischrecreatieve bestemmingen) voor of de inwoners van Landgraaf of de inwoners van Brunssum niet meer direct toegankelijk zijn.Door de vergrijzing van Parkstad is een toename zichtbaar van het aantal brommobielen. Deze mobielen kunnen geen gebruik meer maken van de Toeristenweg. De mobiliteit van deze groep neemt daarmee drastisch af. Kortom tweemaal een verslechtering van de bereikbaarheid. De aangedragen reden voor het afsluiten van de Toeristenweg als ook de Rimburgerweg (ter hoogte van de openbare golfbaan Brunsummerheide) is het voorkomen dat automobilisten deze alternatieve wegen zullen volgen. Oftewel het moedwillig verslechteren van de bereikbaarheid. De provincie heeft een omgekeerde procedure gevolgd. Eerst is besloten om de BPL aan te leggen. Vervolgens zijn de doelen waartoe de BPL dient continu bijgesteld. De juiste procedure is eerst doelen vaststellen en te onderzoeken op noodzaak. En daarna onderzoeken of deze via het bestaande wegennet, dan wel met kleinconstructieve maatregelen van het bestaande wegennet, dan wel met grootconstructieve maatregelen (uitbreiding bestaande wegennet) bereikt kunnen worden.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van

de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
□□
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□

De door reclamant geuite vrees dat de Toeristenweg wordt afgesloten voor brommobielen is niet gegrond: bedoelde weg zal voor deze verkeersdeelnemers toegankelijk blijven.
□□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10345**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de directe nabijheid heeft de BPL invloed op de Brunsummerheide. Krachtens de flora- en faunawet - artikel 2 - is de provincie daarmee verplicht alle handelingen in dit gebied achterwege te laten, dan wel alternatieven te onderzoeken, dan wel voldoende maatregelen te nemen ter voorkoming, dan wel voldoende maatregelen te nemen om gevolgen ongedaan te maken. Deze procedure is niet gevolgd, dan wel niet inzichtelijk. Gezien vorenstaande kan ons inziens niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding (onderzoek naar feiten en belangen en het correct volgen van procedures). Door het niet volgen van de geldende procedures, is het PIP ons inziens dan ook niet legitiem. Wij nemen aan dat op de nog aan te leveren plannen en onderzoeksresultaten kan worden teruggekomen via een zienswijze, zodra deze zijn gepubliceerd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel

3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10352**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De commissie MER heeft in haar toetsingsadvies een aantal essentiële aanbevelingen gedaan. De commissie heeft aangegeven dat deze aanbevelingen voortkomen uit het ontbreken van de motivatie van de BPL. Voorbeelden zijn het onvoldoende onderbouwd zijn van nut en noodzaak en het ontbreken van ADC-criteria voor Natura2000 gebieden. Het document "Tweede aanvulling MER Buitenring" draagt slechts bij aan een beperkte motivering. Nut en noodzaak zijn nog steeds niet onderbouwd en de ADC-criteria niet (overal) toegepast. Ondanks herhaaldelijk verzoek en beloofde toezeggingen, heeft de Provincie tot op heden verzuimd om inzage te geven in de onderliggende basisgegevens welke zijn gebruikt bij de geprognosticeerde verkeersbewegingen (aantal motorvoertuigen per etmaal). De motivering voor de geprognosticeerde verkeersbewegingen is daarmee niet inzichtelijk.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van november 2008 is een oordeel gegeven over het MER fase 2 en de 1e aanvulling op het MER. De commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie vormt voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. De Commissie m.e.r. geeft echter wel aan dat in het kader van de uitwerking van het voorkeurstracé in het Inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen essentiële informatie en overige aanbevelingen. Met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. is een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het ‘bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg’ ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. Een van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. uit dit toetsingsadvies was, dat zij adviseren om in de aanvullingen van het MER nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en te bezien of de alternatieven nog passend zijn. Naar aanleiding van deze opmerkingen is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan. Het vorenstaande getuigt van een zorgvuldige voorbereiding van het Inpassingsplan, waarbij de adviezen van de Commissie m.e.r. uitdrukkelijk in acht zijn genomen. De ADC-toets dient te worden uitgevoerd wanneer sprake is van mogelijk significante aantasting van gebieden waarop de Natuurbeschermingswet toeziet. In het kader van de

opgestelde passende beoordelingen is evenwel geconcludeerd dat van significante aantasting geen sprake is. Daarom behoeft ook geen ADC-toets te worden uitgevoerd.□□Met betrekking tot de prognose van verkeersbewegingen merken wij het volgende op.□□Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. □□Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □□De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10355**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ondanks herhaaldelijk verzoek en beloofde toezeggingen, heeft de Provincie tot op heden verzuimd om inzage te geven in de onderliggende basisgegevens welke zijn gebruikt bij de geprognosticeerde verkeersbewegingen (aantal motorvoertuigen per etmaal). De motivering voor de geprognosticeerde verkeersbewegingen is daarmee niet inzichtelijk.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses. De prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Als uitgangspunt voor het verkeersmodel Parkstad Limburg dat voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gehanteerd, is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01567-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10357**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Ven - Packbiers J.C.E., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf Van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De dwingende noodzaak van de BPL als geheel is niet aangetoond. Hierdoor worden wij□onevenredig benadeeld ten opzichte van het algemeen belang (gezondheidsschade,□geluidshinder, waardedaling onroerend goed etc.). Hiermee is het PIP ons inziens in strijd met□het evenredigheidsbeginsel van de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur.
Antwoord:	Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. □Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01568-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10358**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Wehrens K., Lochnerstrasse 29 52064 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10359**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cobben N.F.C., Hellebroek 39 6361AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	1. De bewoners van het buurtschap Hellebroek krijgen te maken met een grote toename van autoverkeer van automobilisten met bestemming Heerlen / Aken (stuipverkeer). Dit wordt onderschreven in het verkeerskundig onderzoek. De route van centrum Nuth via Hellebroek en/of Swier is in tijd en in aantal kilometers sneller en korter dan die via de nieuwe "Turbo oprit" tussen Schinnen en Nuth. De huidige straat Hellebroek is op dit moment een 30 KM straat met snelheidsremmende voorzieningen en is hierop niet berekend voor dit type en aantal verkeersdeelnemers.□2. Deze route wordt `s ochtends en `s middags enorm veel gebruik door fietsende jeugd, die het onderwijs volgen in Hoensbroek of Heerlen. Door de grote toename van het autoverkeer zal dit zeker leiden tot zeer onveilige en ongewenste situaties. Het langzaam verkeer zal in de verdrukking komen en met name de fietsende scholier wordt het kind van de rekening.
Antwoord:	Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) volgt dat als gevolg van de realisatie van de Buitenring op de route Hoensbroek, Laar, Brommelen het verkeer zal toenemen. □□ Uit Hoofdstuk 5 van het verkeerskundig onderzoek 'locatiespecifieke toelichting', onder punt 1 blijkt dat door het ontbreken van een parallelle weg langs de Buitenring van Nuth naar Hoensbroek geen directe verbinding meer aanwezig is. □Met een 'selected link analyse' voor Brommelen is uitgezocht wat de herkomst en bestemming van het verkeer is wat op de Hellebroek rijdt. Uit deze analyse is gebleken dat bijna al het verkeer wat als doorgaand verkeer de Hellebroek passeert een herkomst of bestemming heeft in Nuth en Hoensbroek of Heerlen. Slechts een zeer minimaal aandeel van dit verkeer gebruikt de route om de A76 richting ten Esschen te bereiken. □□Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01569-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10360**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cobben N.F.C., Hellebroek 39 6361AA te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Door de grote toename van het autoverkeer zal de buurt / straat Hellebroek minder aantrekkelijk worden om er te wonen. Hierdoor zal de waarde van de huizen aanzienlijk minder worden.□Indien de plannen worden uitgevoerd conform het voorliggend ontwerpplan zal□ondergetekende aanspraak maken op planschade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01570-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10361**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Economische positie Het is een bekend gegeven dat door vergrijzing en ontgroening in de Parkstad Limburg een afname wordt verwacht van de (beroeps-)bevolking. Het valt niet te verdedigen dat enkel het verbeteren van de infrastructuur een versterking van het vestigings- en ondernemingsklimaat zou betekenen, als aan de andere kant de beroepsbevolking krimpt De motivering dat de BPL nut heeft als positieve impuls in de economische positie kan dan ook geen stand houden. Ik wil hierbij verwijzen naar het bedrijventerrein Avantis dat, ondanks direct aan de snelweg gelegen en daardoor goed bereikbaar, geen enkele aantrekkingskracht uitoefent op bedrijven om zich daar te vestigen. In hoofdstuk 2 paragraaf 2 (bladzijde 22) wordt weliswaar gesproken van in ontwikkeling zijnde projecten die hier een ommekeer in zouden kunnen bewerkstelligen, maar deze zijn allerminst zeker en mogen juist vanwege de onzekerheid ervan geen reden vormen voor de aanleg van de BPL. Toeristisch-recreatieve positie In hoofdstuk 2 paragraaf 1 (bladzijde 19) wordt de landschappelijke omgeving van Parkstad Limburg beschreven, waarbij gesproken wordt van een sterk verstedelijkt gebied dat niet, zoals de rest van het heuvellandschap, tot Nationaal Landschap is aangewezen. Naast de vermelding dat zich tussen de stedelijke concentratiegebieden wel landschappelijke gebieden bevinden met een middelhoge tot hoge landschappelijke waarde (bladzijde 21), worden ook de werkelijk belangrijke landschapsgebieden in deze paragraaf benoemd: Uiteraard de Brunssummerheide, maar ook de noord- en zuidzijde van Parkstad Limburg. Het zijn net de laatstgenoemde gebieden waar de BPL straks het landschap drastisch zal ontsieren. Hierbij wordt in het inpassingsplan volstaan met de mededeling dat met de (toeristisch-recreatieve?) waardevolle aspecten van het gebied zoveel mogelijk rekening is gehouden (bladzijde 21) maar worden vervolgens de afwegingen beschreven die reden zouden moeten zijn om deze waardevolle gebieden toch maar niet te ontzien. Het komt er op neer dat de beschreven gebieden worden opgeofferd omwille van de zogenaamde externe en interne bereikbaarheid. In dit opzicht draagt de BPL niet bij aan de toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg en wordt dit door het inpassingsplan ook niet of onvoldoende aangetoond. Verder wordt ter motivering van de aanleg van de BPL aangevoerd dat een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties één van de voorwaarden is om de toeristisch-recreatieve sector te versterken (bladzijde 10). Op zich is dit een logische zienswijze, maar nergens wordt vermeld of deze attracties op dit moment niet goed bereikbaar zijn (dat zijn Mondo Verde, Snowworld en het Gaiapark bijvoorbeeld wel) en wordt daarnaast niet of onvoldoende aangetoond dat de BPL de bereikbaarheid van deze toeristische attracties daadwerkelijk verbeterd. Ook hier concludeer ik een weinig solide motivering van het nut van de BPL als positieve bijdrage in de toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01570-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10362**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Interne bereikbaarheid Op bladzijde 15 van het inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL beoogt de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg te verbeteren door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden (vooral aan de oostzijde) van Parkstad Limburg en betere doorstroming van het verkeer, waardoor de reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg afnemen. Het inpassingsplan maakt echter onvoldoende duidelijkheid op welke manier verkeersbewegingen BINNEN Parkstad Limburg afnemen als gevolg van een BUITENring. Wellicht is het heel goed mogelijk de bereikbaarheid binnen Parkstad te verbeteren met aanpassingen in het bestaande wegennet en het optimaliseren van het openbaar vervoer. Deze alternatieven zijn m.i. onvoldoende onderzocht (in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel), waardoor nut en noodzaak van de BPL betreffende de interne bereikbaarheid niet is aangetoond. Externe bereikbaarheid Op bladzijde 16 wordt vervolgens ingegaan op de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg met de opmerking dat deze onvoldoende is. De voorbeelden die worden aangehaald zijn echter eenvoudig te weerleggen: Dat er geen hoogwaardige verbinding is die de oostzijde van Parkstad Limburg met Aken verbindt wordt door de BPL niet opgelost. De BPL bestrijkt slechts een klein deel van de huidige voor de hand liggende route van Kerkrade naar Aken. De verbinding van de oostzijde van Parkstad Limburg met de A76 is inderdaad niet optimaal, maar om dit gebied te ontsluiten zijn er alternatieven, zoals verbinding met knooppunt Born via de nieuw aangelegde N297 en de N274. Dat de aansluiting op de Westelijke Mijnstreek via de N276 niet optimaal zou zijn wordt niet aangetoond. M.i. is de N276 wel een goede en goed gebruikte verbindingsweg met de Westelijke Mijnstreek. Hetzelfde geldt voor de N274; ook een goede en goed gebruikte verbindingsweg. Ook voor de verbetering van de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg geldt dat een aanpassing van het bestaande wegennet een optie is die onvoldoende is onderzocht en ook hier nut en noodzaak van de BPL betreffende de externe bereikbaarheid niet wordt aangetoond. Verkeersleefbaarheid Op bladzijde 10 wordt gesteld dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed heeft op de leefbaarheid, waarbij het gaat om onder andere luchtkwaliteitsproblemen en geluidshinder. Op bladzijde 16 wordt de BPL als oplossing aangediend voor de genoemde problemen maar wordt daarbij niet benoemd dat de BPL zelf voor deze problemen gaat zorgen, zij het in gebieden die daar op dit moment nog niet zoveel last van hebben. Hier zou nog sprake zijn van een verplaatsing van de problemen, ware het niet dat het juist twijfelachtig is of de interne verkeersbewegingen daadwerkelijk zullen afnemen (zie onder Interne bereikbaarheid) en dat de problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit en geluidshinder in Parkstad Limburg door de aanleg van de BPL alleen maar zullen toenemen. Ook hier is wederom sprake van een onvoldoende aangetoond nut of noodzaak van de BPL. Verkeersveiligheid Op bladzijde 10 wordt verder nog aangevoerd dat de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed op de verkeersveiligheid heeft omdat door de diffuse structuur van het wegennet in Parkstad Limburg is geen sprake zou zijn van een heldere eenduidige wegcategorisering en een passende inrichting conform Duurzaam Veilig. In de regel zou in zo`n situatie de kans op ongelukken groter zijn. Ik wil hierbij wijzen op hoofdstuk 2 paragraaf 6 van Deelrapport 3 `Toetsing op doelbereik & MKBA`, waarop de motivering op bladzijde 10 duidelijk is gestoeld. Deze paragraaf eindigt met de opmerking dat, hoewel dit verwacht zou mogen worden, uit de beschikbare bronnen niet expliciet naar voren komt dat de verkeersonveiligheid in Parkstad Limburg hoger dan gemiddeld is. Verkeersveiligheid, of beter gezegd het ontbreken daarvan, zou een goede reden kunnen zijn voor de aanleg van de BPL. Maar deze noodzaak ontbreekt op grond van het voorgaande volledig!
Antwoord:	De B56n, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56n niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa inderdaad veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de Regio Parkstad. Het is dus echter niet zo dat de Buitenring de B56n overbodig maakt, of vice versa. In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is de Buitenring getoetst aan de doelstellingen die met deze verbinding worden nagestreefd. In dit onderzoek wordt in paragraaf 3.3 en 3.4 ingegaan op

de doelstelling verbetering van de interne respectievelijk externe bereikbaarheid en de toetsing van de Buitenring Parkstad Limburg aan deze doelstellingen. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat de realisatie van de Buitenring voldoet aan de doelstelling om de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg te verbeteren. Daarnaast wordt in dit onderzoek geoordeeld dat de Buitenring de externe bereikbaarheid van met name de oostzijde van Parkstad Limburg verbetert. Door de Buitenring wordt het vanuit Landgraaf en Kerkrade gemakkelijker om de N274 en N276 te bereiken.□□In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□In het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg: Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS Nederland BV) is in tabel 3.8 een overzicht opgenomen met verkeersintensiteiten in 2025 voor huidige leefbaarheidsknelpunten in Parkstad Limburg. Uit deze tabel blijkt dat de verkeersintensiteiten ten gevolge van de Buitenring op de meeste genoemde wegen afnemen. □□Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01570-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De noodzaak van de BPL daarentegen ontbreekt overduidelijk, waarmee ik als toekomstig bewoner nabij de BPL wat betreft gezondheidsschade, geluidshinder, visuele hinderen waardedaling van het onroerend goed, onevenredig benadeeld wordt ten opzichte van het algemeen belang, hetgeen in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Gezondheidsschade De toename van verkeersbewegingen leidt tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide en fijnstof. Deze luchtverontreiniging levert een direct gevaar op voor mijn gezondheid en dat van mijn gezin. Geluidshinder De aanleg van de BPL zal volgens het inpassingsplan leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidsoverlast ondervinden van de toename van de verkeersbewegingen die de BPL met zich meebrengt. Op dit moment is het voor mij nog mogelijk om ongestoord in mijn achtertuin te zitten; met de komst van de BPL zal dit onmogelijk worden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden.

Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01570-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10364

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Visuele hinderDe aanleg van de BPL leidt tot een onaanvaardbare vermindering van mijn uitzicht en doet afbreuk aan het landelijke karaktervan mijn nabije omgeving.
Antwoord:	De Buitenring ligt ter hoogte van de Henri Dunantstraat ingesneden, waardoor het uitzicht slechts in beperkte mate wordt verstoord door de weg. Het trace van de Buitenring is zodanig gekozen dat inbreuk op landschappelijk karakter van zoveel mogelijk wordt beperkt. Ter hoogte van de Titus Brandsmastraat ligt de Buitenring dicht tegen de rand van het stedelijk gebied van Brunssum en gedeeltelijk ingesneden in het de helling van het beekdal van de Merkelbekerbeek.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01570-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10365

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J., Titus Brandsmastraat 36 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardedaling van het onroerend goedDe aanleg van de BPL leidt om voor de hand liggende en hiervoor genoemde redenen tot eenwaardevermindering van mijn woning.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01571-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast A., Nutherweg 43 6365EP te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij maken bezwaar tegen de nieuwe aansluiting ter hoogte van Schinnen tw .de nieuwe afrit"Schinnen" wat toegang biedt tot de buitenring en naar industrie terrein de Horsel het is ons onduidelijk of deze weg geheel verdiept wordt aangelegd op de huidige oprit Schinnen en vluchtstrook, en wordt deze vluchtstrook dan nog verbreed?wordt de bestaande beukenhaag verwijderd?Dan de nieuw aan te leggen "weg naar Nuth "deze staat gepland direct achter geluidsschermen ,volgens de berekeningen komen in detoekomst hier 8000 verkeersbewegingen per dag !Waarom hier geen geluidsvoorziening.?Is deze weg alleen bedoeld voor gemotoriseerd verkeer, of ook voor fietsers.hoe breed wordt deze weg.De maximale snelheid op deze doorgaande weg ?Momenteel is onze achtertuin vrij gelegen zonder toegang door en voor derden, afgeschermd door landerijen en hekken.Wij vrezen voor onze privacy in de toekomst, omdat wij ons prive-goed extra zullen moetenbeschermen omdat de nieuw weg achter onze tuin loopt.Indien straks de huidige Nutherweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer naar Nuth,verwachten wij dat het toch een sluiproute gaat worden richting plateau en heuvelland via Grijzengrubben.Momenteel is de Nutherweg een gewilde route "binnendoor"naar de MAKRO, hierdoor hebben wij veel klanten in onze fruitwinkel,Bovendien komen veel van onze klanten uit Nuth, die straks de nieuwe weg niet meer zullen nemen naar onze winkel vanwege de slechte bereikbaarheid.Verder verwijzen wij u naar de bijlage van de koopovereenkomst dd. 13-01-1998 art. 13 verdere toelichting overbodig, afspraak is afspraak deze afspraak staat ook vermeld in de koopoverkeenkomst van de Gemeente Schinnen en Staat der Nederlanden dd. 18-12-2007 onder bedingen , art 2
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Wat betreft de nieuwe weg naar Nuth, deze is bedoeld voor gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer kan van de oude Nutherweg gebruik blijven maken. De weg krijgt een snelheidsregime van 60 kilometer per uur en wordt ontworpen volgens de principes van Duurzaam Veilig. Door de nieuwe ligging van de aansluiting van het onderliggend wegennet op de aansluiting Nuth is het in vergelijking met de huidige situatie minder logisch geworden de route via Grijzenrubben als sluiproute te gebruiken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10367**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Hierbij willen wij allereerst aangeven dat de informatieverstrekking via de informatiemarkt en het vernieuwde inpassingsplan niet erg verbeterd is ten opzichte van de eerste informatiemarkt en eerder uitgebrachte stukken.□Veel woorden en mooie plaatjes, maar niet altijd even juist of duidelijk. Hierbij mag gekeken worden naar de op de informatiemarkt aangeboden kaart (©Provincie Limburg, juni 2010) waarop het Gaiapark schittert van afwezigheid.□Belanghebbenden krijgen zo niet de juiste situatie/informatie voor ogen.□Voorts wordt in vele passages van het inpassingsplan gesproken over waarschijnlijkheden, verwachtingen of nog uit te werken plannen. Zaken die nu dus nog geen vaste vormen kennen. Er zou dus nog een gelegenheid moeten komen om een zienswijze in te kunnen dienen op het moment dat men wel duidelijk en zeker kan aangeven wat de exacte plannen zijn.□Hier is dus sprake van in strijd zijn met het Zorgvuldigheidsbeginsel;□Op het moment dat de stukken ter inzage lagen waren niet alle onderzoeksresultaten bekend en stonden er nog de nodige onzekere factoren in. Geen goede□voorbereiding.□Positieve effecten worden gegeven door optimalisatie ten opzichte van het BVKA (voorkeurstracé) en niet ten opzichte van de huidige situatie. In veel gevallen blijft er dus sprake van verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, alleen is de verslechtering door optimalisatie ietsjes minder slecht.□Daar waar sprake is van verslechtering/aantasting wordt dit effect steeds "gering" of "beperkt" genoemd en daardoor (soms letterlijk) als te verwaarlozen aangegeven.□Bij iets wat al verslechterd ten opzichte van de huidige situatie is elke extra□verslechtering te veel!
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen.□□Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het

Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.

Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10399**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Crisis- en herstelwet Hierbij is ons inziens niet aangetoond hoe de Buitenring Parkstad Limburg (verder BPL genoemd) goed doet aan deze wet. De wet biedt slechts een mooie gelegenheid om onder een stuk onderzoek en verantwoording uit te komen.
Antwoord:	De BPL is opgenomen op Bijlage II bij de Crisis- en Herstelwet. Dat betekent dat deze wet op dit project van toepassing is en dat de hierin neergelegde bepalingen in acht genomen moeten worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10401**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de BPL komt veel asfalt op plaatsen waar nu groen is. Compensatie is mooi, maar groen door groen (wel met een hoogwaardigere inrichting!) zorgt er niet voor dat groen ter plekke behouden wordt. Gekeken naar oppervlakte verdwijnt er groengebied en komt er meer bebouwd gebied / asfalt.□□"Areaal verlies van EHS". Extra effect hiervan is (zoals te lezen is) te verwaarlozen omdat het gebied toch al te maken heeft met versnippering en geluidsverstoring. Men zegt dus niet "overlast beperken", maar "daar waar toch al sprake is van overlast kan er ook nog wel wat bij". Zoiets kan men toch niet goedkeuren. Volgens de SGR (waarin de EHS is vastgesteld) is het toch al niet de bedoeling in te grijpen in dit gebied (natuurontwikkelingsgebied/verbindingszone).
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10402**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	4.2.11 pag. 80□gaiapark□De parkeerplaats van het Gaiapark moet flink ruimte inleveren. Vervangende plaats voor parkeerruimte wordt zeer vaag (zuidelijk van de Kerkradersteenweg) aangeduid.□Wat mag men hiervan verwachten. De situatie ter plekke kennende zal deze parkeerplaats ook hier een stuk groengebied opeisen. Bovendien creëert men zo weer een drukke in- en uitrijplek bij de Kerkradersteenweg of in de wijk (afhankelijk van de ligging van de in- / uitrit van de parkeerplaats).
Antwoord:	Gaiapark verliest inderdaad parkeerruimte. Compensatie zal ten zuiden van de BPL gevonden moeten worden. De Provincie zal hierover in overleg met de gemeente een aanvaardbare oplossing zoeken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10403**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	4.2.11 pag. 81□sociale aspecten (en landschap pag. 82)□De visuele verstoring door de BPL in het Vauputsdal blijft gewoon bestaan.□Of ik nu voor een muur van 10 m sta of 15 m. Als mijn blik op nog geen 2 m staat, maakt dit voor de beleving in praktijk geen verschil. Het is dan ook graaien naar positieve klanken door hier te spreken over een licht positief effect.
Antwoord:	De BPL gaat op een dijklichaam door het Vausputsdal. In het inpassingsplan is geprobeerd om de hoogte van dit dijklichaam zo beperkt mogelijk te houden. Het effect van dit streven wordt uiteraard bepaald door de afstand van de waarnemer tot het dijklichaam .Naast landschappelijke overwegingen moet bij de hoogte van het dijklichaam onder meer ook rekening worden gehouden met de hoogteligging van de onderdoorgang van de BPL onder de Vauputsweg. In het Vauputsdal zijn mitigerende maatregelen voor de inpassing van de BPL aangegeven in het Omgevingsplan zoals de aanleg van een hoogstamboomgaad langs de woonbebouwing en de aanleg van kruidenrijk grasland met beekbegeleidende beplanting. Bij de maatvoering van de beekonderdoorgang van de Vloedgraaf door het dijklichaam heen is gekozen voor de optimumvariant uit de studie Kruisingen Waterlopen van Taken Landschapsplanning. Hiermee krijgt de beekonderdoorgang voldoende breedte en hoogte om ruimtelijke continuïteit van het beekdal door het dijklichaam heen mogelijk te maken voor de functies water, natuur, recreatie en landschap bij de Vloedgraaf. □□ Voorgesteld wordt de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10404**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	4.2.14 Hamstraat / Avantis Doordat de verwachte verkeersintensiteit op de Hamstraat duidelijk onder de 23.000 ligt kan de weg hier voldoen met 2x1. Mooi, blijft er ergens toch iets meer groen behouden. Maar nee, als de weg hier 2x1 is i.p.v. 2x2 herkent de gebruiker de (doorgaande) weg niet meer. Zelfs op de grootste autowegen zijn snelheidsbeperkingen of plaatselijk versmallingen of verbredingen. Daarvoor blijft het toch nog steeds dezelfde weg. Bij Avantis wordt de BPL gevormd met het oog op de aansluiting op Duitsland. De hiervoor gemaakte planning is echter zeer speculatief aangezien het nog helemaal niet zeker is dat deze aansluiting er komt. In dat geval moet er zeker nog een en ander met de huidige plannen gebeuren aangezien de weg er nu niet op is ingericht dat de Duitse verbinding er niet komt. Terwijl men dan toch zeker met een andere verkeersintensiteit te maken krijgt. (Dit werd door de op de informatiemarkt aanwezige deskundige op dit gebied bevestigd).
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01572-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **10405**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brieskorn M.P.J., John Erkensstraat 25 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Alles bekeken komen wij tot de conclusie dat het ontwerp inpassingsplan BPL nog zeer te wensen over laat voor wat betreft de volledigheid, correctheid en duidelijkheid van informatie.Het blijft nog steeds moeilijk het nut en de noodzaak van de BPL aan te tonen met duidelijke, steekhoudende argumenten.Aanpassingen lijken te worden gedaan zolang ze in het straatje van de beoogde weg (BPL) passen. Andere aangeboden alternatieven (door bijv. de gemeente Kerkrade) worden snel van tafel geveegd.Als de emmer met de sterke (voor zover voorhanden) argumenten op is komen nog argumenten als de mooie landschappelijke uitzichten die de gebruikers van de BPL hebben. Vraag: Hoe kun je met 100 km/u, blik op de weg zoals het hoort van het landschap om je heen genieten?Aangezien ook wij positief ingesteld zijn blijven wij toch nog hoop houden op deskundig inzicht en besluit van onze Provincie van het bronsgroen eikenhout.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Hierboven werd al aangegeven dat het Inpassingsplan tot stand is gekomen na een uitgebreide en zorgvuldige voorbereiding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10387**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring□□De provincie geeft als doelstelling van de Buitenring aan het verbeteren van de bereikbaarheid, economische en toeristisch - recreatieve positie en verkeersveiligheid van regio Parkstad. "Alvorens over te gaan tot het aanleggen van een nieuwe (snel)- weg had de Provincie eerst dienen te onderzoeken of de door haar beoogde impulsen met de Buitenring (verbetering bereikbaarheid, economische en toeristisch - recreatieve positie en de verkeersveiligheid van de regio Parkstad) - indien deze al noodzakelijk zijn - niet via het bestaande weggenet bereikt kunnen worden."
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10388**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met zorgvuldigheidsbeginsel□Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen zorgvuldig moeten voorbereiden. Ten tijde van het ter inzage liggen van de stukken zijn niet alle onderzoeksresultaten bekend. Hierdoor kan niet worden gesproken van een zorgvuldige voorbereiding. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10389**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Strijd met motiveringsbeginsel Dit beginsel houdt in dat bestuursorganen besluiten en plannen goed dienen te motiveren, in de toelichting behorend bij het ontwerp - inpassingsplan is onvoldoende gemotiveerd waarom op punten is afgeweken van de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW- publicaties. Bij de bepaling van het voorkeurstracé is besloten (wel of geen aansluiting Hoogstraat) de aansluiting geheel te laten vervallen. Een aanvullend onderzoek van DHV (2009) onderbouwt deze beslissing en ook de nieuwe verkeerkundige berekeningen pleiten hiervoor. (Zie bijlage nr. 15 Hoogstraat aansluiting.) Ook dan zullen door de Brunssumerweg nog steeds 17000 motorvoertuigen per etmaal gaan rijden. In het ontwerp inpassingsplan zal het aantal motorvoertuigen 26000 per etmaal bedragen, terwijl bij maximaal 12000 motorvoertuigen per etmaal de leefbaarheid in het geding komt. Het is buitengewoon onverantwoord dat vanuit de gemeente Landgraaf de nadrukkelijke wens is gekomen om toch een volledige aansluiting te realiseren, terwijl er voldoende aansluitingen zijn ter omsluiting van Landgraaf.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. Er is besloten tot het realiseren van een aansluiting van de Hoogstraat op de Buitenring ten behoeve van de bereikbaarheid van Landgraaf. De aansluiting zorgt voor afnames van de verkeersintensiteiten op een deel van het wegennet van Landgraaf, zoals op de Schanserweg, Brunssummerweg, Vogelzankweg, Heigank en Kleikoeleweg. Verkeer benut de Buitenring beter en rijdt minder kilometers over het onderliggend wegennet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10390**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen. De provincie heeft bij de voorbereiding van het inpassingsplan mijn belangen NIET meegewogen in de belangenafweging.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Daarnaast merken wij op dat de woning van reclamant op ruime afstand van het tracé van de Buitenring ligt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10391**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De provincie stelt dat de aanleg van de Buitenring ook zal leiden tot een verbetering. Deze stelling gaat niet op voor de Brunssumerweg deze nu al levensgevaarlijke straat waar zeer veel ongelukken gebeuren (die nooit bekend gemaakt worden) zal nog veel gevaarlijker worden en zal bovendien bovenaan de lijst komen van de meest gevaarlijke straten van Nederland.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat de Brunssummerweg te Landgraaf lagere verkeersintensiteiten krijgt in de situatie met Buitenring (inclusief aansluiting Hoogstraat) ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Dit zien we als een gunstige ontwikkeling voor de verkeersveiligheid op de Brunssummerweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10392**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De provincie heeft in het kader van de Buitenring verschillende tracé - keuzes onderzocht. In mijn situatie geldt dat de Provincie niet heeft gekozen voor het juiste alternatief. Mijn zienswijze voor Landgraaf is bij de Hoogstraat zoals in het voorkeurstracé is besloten de aansluitingen te laten vervallen en de tweebaansweg tweebaans te laten. Geen knip te maken in de Europaweg - Noord, dit is juist een weg die nu veel verkeer verwerkt zonder veel overlast voor de bewoners van Landgraaf. Bij afsluiting gaat deze weg juist wel bijdrage aan een grotere belasting rond de Ringweg voor de bewoners van Landgraaf. Het voordeel (waar het B&W om gaat) voor de golfbaan staat in geen verhouding tot de nadelen voor de bewoners van Landgraaf.
Antwoord:	De Buitenring wordt aangelegd als regionale stroomweg met twee rijbanen en twee rijstroken en een maximale snelheid van 100 km/uur. Doel is juist meer structuur aan te brengen binnen Parkstad Limbrug en het doorgaande verkeer zoveel als mogelijk te bundelen op de wegen die daarvoor zijn ingericht. Op verzoek van de gemeente Landgraaf is uiteindelijk besloten een volledige aansluiting te realiseren ter hoogte van de Hoogstraat ter ontlasting van onder ander de Brunsummerweg, de Vogelzankweg en de Schanserweg. De knip wordt niet gerealiseerd op de Europaweg Noord maar ter hoogte van de golfbaan op de Rimburgerweg. De bereikbaarheid van de golfbaan is noodzakelijk vanuit zowel de hulpverleningsdientsen als de bezoekers van het complex. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10393**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast De aanleg van de buitenring zal leiden tot een behoorlijke verkeersaantrekkende werking. Als direct omwonende zal ik veel geluidoverlast ondervinden van de buitenring. Maar nog veel meer geluidsoverlast zal ik ondervinden van een volledige aansluiting op de Hoogstraat. De Brunssumerweg is nu al zwaar geluidsbelast (meer dan 60 Db gevelbelasting). We hebben nu 19.000 motorvoertuigen per etmaal en dit zal door de aanleg van deze volledige aansluiting naar 26.000 motorvoertuigen per etmaal stijgen. De geluidsbelasting zal daardoor enorm toenemen (48Db is de norm), met alle gevolgen van dien. Volgens mevrouw van de Wiel (Provincie Limburg) is er geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de buitenring zoals nu gepland bij ons adres (150 meter van de geplande afrit.) Terwijl dit onderzoek wel had moeten plaatsvinden, er moet namelijk onderzoek gedaan worden tot 400 meter van de geplande op - en afrit. Bovendien is er ook geen onderzoek gedaan naar de gevolgen van de toenemende verkeersdrukte ten gevolge van deze plannen. Ook hierin is men in gebreke gebleven. In het rapport van Goudappel CotTeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage I : aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Brunssumerweg een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006), 7,1 (2010). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Hoe kan de Provincie Limburg akkoord gaan met het inpassingsplan, als er niet één onderzoek gedaan is naar de gevolgen van het inpassingsplan volledige aansluiting Hoogstraat. Het doorgaan van dit plan zal voor mijn gezondheid en die van de medebewoners van de Brunssumerweg grote gezondheidsrisico`s met zich mee brengen. Dit is een voordurende beperking van het leef- en woongenot.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De Brunssummerweg is opgenomen in het akoestisch onderzoek en de geluidseffecten vanwege de aanleg van de Buitenring en de gewijzigde verkeersstromen op het onderliggend wegennet zijn beoordeeld. Ter plaatse is er geen sprake van de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10394**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Luchtverontreiniging (fiin stof)□Door de grote toename van verkeer op de buitenring en op de Brunssumerweg, zal dit leiden tot een forse toename van concentraties stikstofdioxide, fijn stof, koolmonoxide, lood, zwaveldioxide en benzeen. Het gaat bij deze luchtverontreiniging aan een grote verscheidenheid aan verbindingen die op geringe hoogte worden uitgestoten, dus in ons directe leefmilieu. Deze extra luchtverontreiniging zal grote gezondheidsrisico`s met zich mee brengen. Ook hiernaar heeft men geen onderzoek verricht naar de gevolgen van de volledige aansluiting op de Hoogstraat. Ook hier is men in gebreken gebleven.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10395**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Beperking woongenot Met 26.000 motorvoertuigen per etmaal door de straat en haaks op de straat op 150 meter van de op - en afritten vandaan en 45.000 motorvoertuigen per etmaal over de buitenring, kan ik niet meer spreken van woongenot maar kan ik alleen nog maar spreken van een ziekmakende woonomgeving. Met alle gevolgen van dien!
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01573-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Waardenburg G.J.M., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waardevermindering woning De aanleg van de buitenring (en vooral door de gevolgen van de aanleg van de volledige aansluiting op de Hoogstraat) leidt tot een grote waardevermindering van mijn woning. Het is duidelijk dat er geen kopers meer zijn voor de woningen in de Brunssumerweg. Als iemand vertrekt zal dit leiden tot een woning die zal verpauperen. Zo ontstaat er op den duur een nieuwe vogellaarswijk.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). De verwachting dat de buurt als gevolg van de realisering van het project verpauperd, omdat de woningen niet meer verkoopbaar zouden zijn wordt gezien het bovenstaande niet gedeeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01574-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houben M.A.E.G., Burg. Cremersstraat 5 6361BP te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Te weinig maatregelen inzake de leefbaarheid inwoners Nuth. Onderliggend verkeersplan. Aandacht fietsers/voetgangers, bereikbaarheid winkels, kern Nuth.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01574-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houben M.A.E.G., Burg. Cremersstraat 5 6361BP te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuurcompensatie, anders dan gras op taluds.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10407**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Overwegingen:□• Het provinciaal inpassingsplan (hierna ook te noemen PIP) is niet volledig; belangrijke zaken ontbreken.□Ik neem aan dat ik op de nog aan te leveren plannen terug kan komen via een zienswijze, zodra deze zijn gepubliceerd,□Het PIP is niet voldoende concreet, het is niet inzichtelijk ten aanzien van de compensatie maatregelen, de mitigerende maatregelen en de kunstwerken, waardoor ik onvoldoende inzage heb in de beoogde infrastructuur.□Het PIP is niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg, de aanbesteding en de uitvoering; restrictieve beleidskaders in deze ontbreken.
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. □Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze

gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid.

Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.

Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01575-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 10408

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief in uw plannen terzake van Buitenring in een MMA-mens en MMA-natuur heeft geen juridische grondslag. De wet spreekt slechts van één MMA. Lid l van artikel 2 van de Flora- en faunawet legt een zorgplicht op. Hieraan is door de provincie niet voldaan. De keuze had nooit aan politici voorgelegd mógen worden. In het PIP worden zware mitigatie- en compensatiemaatregelen in het vooruitzicht gesteld bij wettelijk beschermde arealen, terwijl ter hoogte van dezelfde plaats minder beschermde arealen worden ontzien. De grenzen van de beschermingswetten worden opgezocht, daar waar het onderzoeken van alternatieven voorliggend is, dat wil zeggen: eerst uitputtend ter hand had moeten worden genomen. In het PIP bij de corridorbepaling is dit onvoldoende gemotiveerd. Dit is onzorgvuldig. Hiermee wordt door de provincie Limburg de rechtszekerheid aangetast in het licht van de beschermde status van natuurwaarden, rijksmonumenten en archeologie. Deze bezorgdheid over de rechtmatigheid van het PIP strekt zich ook uit over de plannen voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth, daar waar een turborotonde geprojecteerd wordt in het Beschermd Landschap Heuvelland (alle gebieden ten westen van de A76). Op allerlei locaties tast de gekozen route beschermde gebieden aan. De juridische grondslag voor alle gehanteerde alternatieven is onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd in het PIP. Daarmee kunnen de thans gepresenteerde plannen voor een `Buitenring`, van Nuth tot Kerkrade, de toets der kritiek niet doorstaan.
Antwoord:	Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10409**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Indiener merkt op dat:□□- onvoldoende tijd is geboden om te reageren, zeker gezien het feit dat de TIL periode tijdens de vakantie ligt;□- dit in strijd is met het motiveringsbeginsel, zorgvuldigheidsbeginsel en het formele rechtszekerheidsbeginsel; □- De realisering van de buitenring is niet noodzakelijk en het nut is onvoldoende aangetoond;□- De maatschappelijke schade bedraagt een veelvoud van de opbrengst.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Op grond van de Algemene wet bestuursrecht is een bestuursorgaan in beginsel verplicht om een kenbare motivering in haar besluit op te nemen. □□In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de

Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Hierboven werd al toegelicht dat het Inpassingsplan zorgvuldig is voorbereid en dat van strijd met het rechtszekerheidsbeginsel geen sprake is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10410**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Nut en noodzaak zijn niet aangetoond. Overduidelijk blijkt uit de informatie dat het door de Provincie beoogde voorkeurstracé totaal ongeschikt is. Dit blijkt ondermeer al uit de hoeveelheid aannames, onderzekerheden en zaken die nog nader onderzocht moeten worden. Hoelang wil u de hardnekkige automobilisten blijven verwennen met nieuwe wegen? Totdat de enige afleiding voor mensen bestaat uit het eindeloos toeren met de auto omdat er in de omgeving toch geen natuur meer voorhanden is? Totdat iedereen in de pauze thuis zijn boterhammen gaat opeten omdat men toch over de Buitenring zo lekker snel thuis is? Zodat de Provincie dan kan roepen dat de Buitenring toch zo op z`n plaats was? Bij de voorbereiding van besluiten en plannen dienen bestuursorganen een goede afweging te maken tussen de verschillende belangen. Daarbij gaat het niet alleen om de belangen van diegenen die over de nodige lobbymogelijkheden beschikken maar vooral ook om de belangen van burgers die minder goed voor hun rechten en belangen kunnen opkomen. Of om zogenaamde belangen van de zwijgende massa, voor wie het niet uitmaakt of de weg er nu wel of niet komt. Ik onderschrijf en ondersteun de zienswijzen en bezwaren gericht tegen de plannen van individuele personen en maatschappelijke organisaties die voor zichzelf en voor het werkelijke algemeen belang opkomen. Een aantal van die overwegingen zijn ook in dit stuk opgenomen om zodoende mijn instemming daarmee nog eens extra te benadrukken. Het "kleine" zusje van de Buitenring, de Binnenring, heeft veel vertrouwde en wezenlijke landschappelijke elementen voorgoed doen verdwijnen. Mensen kennen hun eigen omgeving niet meer terug. Vertrouwdheid met de eigen omgeving is een belangrijk element voor mensen om binding te houden met hun omgeving. Als die band er niet meer is, dan kan men net zo goed ergens gaan wonen waar het ook niet vertrouwd is. Als de overheden de krimp in Parkstad willen tegengaan zou dit een belangrijk punt van aandacht moeten zijn. Het nee, tenzil beginsel. In het PIP is vermeld dat de `nee, tenzij` afweging voor de provincie Limburg vastgelegd in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL; 2005). De bescherming van de wezenlijke kenmerken en waarden in de EHS vindt plaats door toepassing van een specifiek afwegingskader: het "nee, tenzij" regime. Binnen de EHS zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten. Alleen bij groot maatschappelijk belang en het ontbreken van reële alternatieven zal per geval beoordeeld worden of het belang van de activiteit opweegt tegen het belang van de te beschermen waarden. Als dergelijke activiteiten toch worden toestaan moet compensatie plaatsvinden conform de Provinciale beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden. Uitgangspunt hierbij is dat de schade zoveel mogelijk dient te worden beperkt door mitigerende maatregelen. Resterende schade dient te worden gecompenseerd. Zoals reeds meermalen in dit stuk en in de daarbij behorende bijlagen betoogd dient de voorgenomen aanleg van de Buitenring géén groot maatschappelijk belang terwijl reële alternatieve in ruime mate voorhanden zijn. Daarnaast verdwijnen de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied voorgoed. Grote delen van het bedreigde gebied zijn uniek naar aard en verschijning. Denk daarbij ondermeer aan het glooiende karakter. Deze delen zijn niet te compenseren.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren

naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10411**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de nota Ruimte van het Ministerie van VROM staat in het kader van EHS ondermeer: Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken zullen de te beschermen en te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied moeten worden gespecificeerd. De wezenlijke kenmerken en waarden zijn de actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen voor het gebied. Het bedreigde gebied bevat veel van de hiervoor vermelde kenmerken en is daarmee zeer waardevol. Een dergelijk gebied mag geen voorwerp van de plannen zijn. Volgens deelrapport 8A Natuurtoets e.d. behorend bij het PIP liggen binnen de corridor van de BPL ook gebieden met de status Natura-2000 en wel Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Een Natura 2000 gebied behoort onaangetast te blijven. Een weg brengt vele risico met zich mee. In het hele plangebied bevinden zich landschappelijk waardevolle gebieden. De benaming waardevol gebied mag dan wel vaak subjectief zijn maar daarom zijn ze niet minder belangrijk. De belevingswaarde draagt ook bij aan het welzijn van mensen en daarbij aan hun gezondheid. 150 hectare compensatiegronden kunnen onmogelijk de verloren natuur- en ecologische waarde compenseren. Daarvoor is een veelvoud aan gronden nodig en er gaan velen jaren overheen. Verder is de term compensatiegronden misleidend. Deze gronden zijn nu al in gebruik als landbouwgrond en hebben daardoor al een bepaalde natuurwaarde. Dus de 100% norm is een wassen neus. In en rondom het plangebied van de BPL komen een groot aantal beschermde planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en insecten voor . Een deel hiervan komt buiten het ingreepgebied voor en is daarmee niet relevant voor toetsing aan de Flora- en faunawet. Aldus uw documentatie. Echter, het hele gebied en niet alleen dat gedeelte dat direct wordt getroffen, bevat een groot aantal op elkaar afgestemde natuurlijke elementen. Deze bevinden zich in bossen e.d. maar ook in de vaak weelderige particulieren tuinen. Alles bij elkaar vormen ze een kwetsbaar evenwicht. Dit evenwicht mag niet doorbroken worden.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01575-PEB-BSLMER

Subzienswijze: 10412

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Parkstad is de vijfde stad van Nederland. Een aantal steden uit dit rijtje van vijf beschikken over tram, metro. In deze steden hebben veel mensen geen auto (nodig).□Voorsteden van Berlijn zoals Köpenick en Potsdam hebben perfecte tramnetwerken.□Omdat die netwerken er zijn wordt er veel gebruik van gemaakt.□Waarom blijft Parkstad achter? Waarom heeft Parkstad geen tramring. Deze ring zou kunnen bewerkstellingen dat de diverse deelgemeenten van Parkstad, die nu als los zand aan elkaar hangen, iets hebben wat hen echt bindt.□Met een tramnetwerk als goede basis kan daarnaast het busvervoer geoptimaliseerd worden. Het autogebruik neemt daardoor af. Dit geldt ook voor de druk op de schaarse parkeerplaatsen. Het leefklimaat verbetert. Iedere vijf of tien minuten een (bij voorkeur elektrische, dus stille) bus voorbij horen en zien komen is prettiger dan elke 10 seconden een auto.
Antwoord:	De Provincie Limburg heeft de ambitie het (grensoverschrijdende) openbaar vervoer te verbeteren. Bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer moet wel gekeken worden naar de (potentiële) vraag (uit oogpunt van exploitatie). Een ringstructuur is met name bedoeld om verkeer dat niet in kernen moet zijn om de kernen te leiden. Het OV systeem is juist meer gericht op centra, zodat een meer radiale structuur voor de hand ligt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	U stelt in de toelichting op het PIP:□7. De verkeersstructuur beperkt de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector. De ambitie bestaat om in Parkstad Limburg, naast Maastricht en het Heuvelland een derde toeristische recreatieve pijler voor Zuid-Limburg te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties (7 grote) is een van de voorwaarden om de toeristisch-recreatieve sector te versterken. Het toerisme kan alleen bevorderd worden met goede openbaar vervoervoorzieningen. Toeristen, zeker dagjesmensen, kiezen voor hun bestemming vaak een regio die goed per openbaar vervoer bereikbaar is en waar ook het openbaar navervoer goed geregeld is. Veel landgenoten en buitenlanders zijn zeer gecharmeerd van het Limburgse landschap. Niet alleen van het Heuvelland maar ook van het landschap rond Vaesrade, Kerkrade, Brunssum. Gebieden waarvan die charme ernstig wordt bedreigd door de Buitenring.□Het toerisme wordt voor onze regio in de toekomst steeds belangrijker. De aangename klimatologische omstandigheden trekken nu al veel mensen en zullen dat in de toekomst steeds meer gaan doen.□Toeristen kunnen prima worden bediend door middel van de bestaande infrastructuur. Door het openbaar vervoer slim aan te pakken kan de aantrekkelijkheid van Limburg nog worden vergroot. Het treinstation van Heerlen kan als beginpunt dienen van een gestroomlijnd openbaar vervoersysteem. Met de stoomtrein naar het Heuvelland.□Vanaf station Heerlen, danwei station Landgraaf danwei station Kerkrade met speciale toeristenbussen naar de diverse attracties. Duurzaam openbaar vervoer kan een□attractie op zich worden.□Teveel de aandacht vestigen op eigen vervoer betekent ook dat de parkeerdruk enorm toeneemt. De parkeerplaatsen bij de attracties moeten de stroom auto`s kunnen verwerken. Dus nog meer asfalt en nog minder ruimte voor groen. En dus ook een nog ongunstiger klimaatbalans.□In het PIP moet een groot gedeelte van de huidige parkeergelegenheid van GaiaPark verdwijnen t.b.v, de Buitenring. Vervangende parkeergelegenheid is nog niet in het PIP opgenomen. Er is hoogstwaarschijnlijk nog meer nog meer landschappelijke ruimte nodig om de bezoekers van het GaiaPark fatsoenlijk te kunnen laten parkeren.□□Geld kan maar één keer uitgegeven worden. Als nu de keuze bij de Buitenring blijft, komt goed openbaar vervoer op een nog grotere achterstand te staan. De Buitenring blijft ook na haar voltooiing veel geld kosten, voor onderhoud e.d.□Alle infrastructurele ontwikkelingen binnen Parkstad zouden integraal bekeken□moeten worden. Verkeersknelpunten op de weg kunnen in samenhang met optimalisatie van openbaar vervoer worden aangepakt. □
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. □□ Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. □□Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01575-PEB-BSLMER**

Subzienswijze: **10414**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Laugs L., Aletta Jacobsstraat 23 6416HM te Heerlen
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Conclusies:□Ik kan mij nog steeds niet aan de indruk onttrekken dat u uw verantwoordelijkheid om te zorgen voor adequaat openbaar vervoer probeert af te kopen met de Buitenring. Met een nieuwe weg als de Buitenring loopt u echter achter meer feiten aan. Klimaatverandering, afnemende biodiversiteit enzovoorts vragen meer grond voor landbouw, natuur en goede waterhuishouding. Wat er is moet blijven. Wereldwijde problemen met de energievoorziening en milieuproblemen dwingen tot een verminderd autogebruik.□Plannen ten gunste van het autogebruik dienen te worden heroverwogen. Vaak gaat het om plannen waarvoor besluiten zijn genomen op basis van verouderde data.□De toenemende zorg van burgers voor natuur en milieu en de bereidheid daarvoor inspanningen te leveren zijn duidelijk waar te nemen.□Kortom, de Buitenring is niet nuttig, nodig en ongewenst. Ik verzoek u dan ook al uw besluiten met betrekking die de aanleg van de Buitenring tot doel hebben in te trekken.□Zoals in deze en andere zienswijzen is betoogd zal de Buitering meer problemen creëren□dan oplossen.□Welke (mitigatie)maatregelen ook genomen worden, ze volstaan niet. Er wordt vermeld: zoveel mogelijk te mitigeren. Dit is te vaag en ontoereikend. Het betekent dat altijd ingeboet wordt op de huidige, toch al kwetsbare, situatie.□Dit geeft weer aan dat de plannen sowieso niet ontwikkeld hadden mogen worden.□Ook bestrijd ik uw stelling dat met de door u voorstelde maatregelen sprake is van goede ruimtelijke ordening conform Wet Ruimtelijke Ordening.□De provincie heeft bij de voorbereiding van de plannen en het PIP de belangen van mijn medeburgers die rechtstreeks worden getroffen niet dan wel onvoldoende meegewogen in de belangenafweging.□De provincie heeft bij de voorbereiding van de plannen en het PIP te weinig oog gehad voor natuur en landschap dan wel deze elementen onvoldoende laten meewegen in de belangenafweging.□
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk

opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Op nut en noodzaak van de Buitenring is hierboven reeds ingegaan. Nut en noodzaak zijn naar het oordeel van de provincie voldoende aangetoond.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01576-BOR-BSLMER

Subzienswijze: 10418

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij het presenteren van de plannen van de aansluiting op de A76 bij Nuth wordt alleen nu maar over één MMA gerept. Een inconsistent beleid derhalve, vooral omdat voorheen op grond van die differentiatie variantkeuzes waren gebaseerd.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ □ Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01576-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **10432**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Verder ontbreekt in het Voorkeursalternatief/MMA een ontsluiting van de Geitenweg in Nuth. De ontsluiting van deze weg is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de woningen aan de Geitenweg te waarborgen. De ontsluiting van de nabijgelegen Geitenbeemderweg is wel opgenomen in het Voorkeursalternatief/MMA. Omdat de Geitenweg nabij de woningen Geitenweg 1-4 volledig is afgesloten kunnen de bewoners/bezoekers deze woningen uitsluitend bereiken vanaf de Naanhofsweg. Aangezien deze ontsluiting door de aanleg van de Buitenring komt te vervallen, moet er een nieuwe ontsluiting komen. Het Platform deelt de visie van de gemeente Nuth dat Gedeputeerde Staten hierop nadrukkelijk geattendeerd dient te worden. Er moet alsnog een ontsluiting van de Geitenweg worden opgenomen in het Voorkeursalternatief/MMA. Anders zijn genoemde woningen straks niet meer bereikbaar.
Antwoord:	In het MER is bij het criterium `ontsluiting onderliggend wegennet` tevens de ontsluiting van de Geitenweg beoordeeld. Bij de beoordeling van het MMA is aangegeven dat de Geitenweg, net als de Geitebeemderweg en de Schurenbergsweg goed zijn te ontsluiten. Daarbij zijn voor de Geitebeemderweg en de Schurenbergsweg concrete ontsluitingsmogelijkheden in een afbeelding 7.33 weergegeven. Middels de ontsluiting voor de Geitebeemderweg zal daarmee tevens worden voorzien in de ontsluiting van de Geitenweg. Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01576-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **10439**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Omdat de Buitenring ter hoogte van Vaesrade op maaiveldniveau wordt aangelegd, een onderdeel van het plan waartegen het Platform en de Gemeente Nuth ernstig protesteren omdat dit volledig tegen de gemaakte afspraken indruist, is de realisatie van een fietsbrug in het verlengde van de Rozenstraat onmogelijk. Daarom zal er een fietspad parallel aan de Buitenring langs het voetbalterrein van RKVV Vaesrade worden aangelegd om vervolgens de Buitenring haaks te kruisen en daarna weer parallel aan de Buitenring aan te sluiten op de Wyenweg/Vaesraderbosweg. Er zijn twee alternatieven onderzocht:□- Het omleggen van het fietspad in de oostelijke richting;□- Het aansluiten op de Vaesrader Wienweg in plaats van op de Rozenstraat.□Uit dit onderzoek is gebleken, dat dit technisch niet mogelijk is ofwel qua route niet wenselijk is in verband met de vereiste veiligheid.□Als de Buitenring er toch zou komen, kan dit probleem volgens het Platform Vaesrade het beste worden opgelost, door1.□- Alsnog de verdiepte ligging van de Buitenring;□- Alsnog kiezen voor het Randwegtracé.□□Om de landbouwpercelen langs de Buitenring nabij Vaesrade bereikbaar te houden voor landbouwverkeer, is er een alternatieve route parallel aan de Buitenring nodig.□Alleen landbouwverkeer met een directe bestemming zal van deze gecombineerde route gebruik maken, omdat de Koekenweg, de Rozenstraat, de fietsbrug en de Vaesrader Wienweg (richting het noorden) niet geschikt zijn voor landbouwverkeer.□De parallelle verbinding voor landbouwverkeer zal overigens ook gebruikt kunnen worden als Ruiter- en Menroute.
Antwoord:	In de toelichting van het Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zijn de redenen aangegeven waarom is uitgegaan van een maaiveldligging. In de tweede aanvulling op de TN/MER zijn de effecten van zowel een maaiveldligging als een verdiepte ligging onderzocht. Uit deze analyse blijkt dat er slechts kleine verschillen in geluidseffecten zijn tussen de maaiveldligging en de verdiepte ligging. Het verschil komt niet tot uiting in het aantal (ernstig) geluidgehinderden. Daarnaast wordt bij een verdiepte ligging de bodem sterker verstoord waardoor de kans op aantasting van archeologische waarden groter is. Vanwege het benodigde talud heeft een verdiepte ligging daarnaast een groter ruimtebeslag tot gevolg dan een maaiveldligging.□□In het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé is gekozen voor het Vaesradetracé. Op het gebied van Woon- en leefmilieu scoort het alternatief via Vaesrade per saldo beter. Het Vaesradetracé is noordelijk van het Jeugrubbenbos gelegd om de natuurwaarden van dit gebied zo min mogelijk aan te tasten. In de afweging van de alternatieven hebben wij niet alleen rekening gehouden met de doorsnijding van twee voetbalvelden en de omlegging van de begraafplaats maar nadrukkelijk ook met de aantasting van het leefmilieu van het woongebied Hoensbroek. Uit de geluidsberekeningen van de Tracénota/MER blijkt namelijk dat het aantal geluidbelaste woningen > 48 dB aanzienlijk hoger is voor de Randweg dan het alternatief via Vaesrade. Wij zijn ons bewust dat de Buitenring ook een negatief effect heeft op het leefmilieu van de kern Vaesrade. Er is dan ook getracht de Buitenring zo goed mogelijk in te passen in het landschap en mogelijke geluidsoverlast te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01576-BOR-BSLMER

Subzienswijze: 10440

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op de Naanhofsweg zullen de verkeersintensiteiten, in tegenstelling tot Kathagen en de Hommerterweg, wellicht toenemen. Dit komt doordat de Naanhofsweg direct wordt ontsloten op de Buitenring. Uit een "selected link" blijkt dat al het verkeer op de Naanhofsweg een bestemming in of herkomst van het dorp Vaesrade heeft. Naar het oordeel van de Gemeente Nuth zal de groei van het verkeer op deze weg is zo groot zijn, dat een knip in de Naanhofsweg nodig zal zijn. Het Platform Vaesrade is trouwens een tegenstander van het afsluiten van wegen door een knip, ook al is dat alleen voor vrachtverkeer. Het gebruik van de Naanhofsweg door vrachtverkeer en landbouwverkeer is wel een aandachtspunt, want het profiel van deze weg is daarvoor minder geschikt. Zou de gemeente overwegen de Naanhofsweg voor dit verkeer met een knip af te sluiten, dan zal het Platform overwegen zich daartegen verzetten. Om de landbouwgronden tussen de Buitenring en Vaesrade te bereiken, dient vanaf de aansluiting Schuureikenweg een parallelle veldweg langs de noordzijde van de Buitenring gerealiseerd te worden. Vanaf Vaesrade zijn deze gronden via de Struikenweg te bereiken. Het langzaam verkeer vanuit Vaesrade kan via de rotondes langs de aansluiting Schuureikenweg/Naanhof sweg richting Heerlen lopen/rijden.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat op de Naanhofsweg een verkeerstoename te verwachten is in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Ondanks deze toename blijkt uit het verkeersmodel dat de verwachte verkeersintensiteit 2025 op de Naanhofsweg op een zodanig niveau is dat deze nog past bij de functie van de weg. De door de reclamant voorgestelde ontsluiting van landbouwgronden komt overeen met het door de provincie opgestelde plan Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01576-BOR-BSLMER

Subzienswijze: 10441

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door het ontbreken van een directe verbinding tussen Nuth en Hoensbroek en een omrijdbeweging richting Kathagen ontstaat er een licht negatief effect op de ontsluiting van het onderliggend wegennet (toename reistijd). De Openbaar Vervoerverbinding per bus vanuit Nuth richting Hoensbroek moet via de Buitenring rijden. Hierdoor neemt de reistijd aanmerkelijk toe. Ook de busverbinding via Kathagen naar Vaesrade laat een behoorlijke toename van de reistijd zien. Bij deze negatieve effecten wordt volgens het Platform in de planbeschrijving veel te weinig stilgestaan.
Antwoord:	De provincie onderschrijft dat nog meer aandacht besteed moet worden aan de effecten voor de openbaar vervoer (OV) relaties Nuth – Hoensbroek en Nuth – Vaesrade. Mede op basis van reistijdberekeningen en overleg met de OV concessiehouder (Veolia) is de verwachting dat de OV reistijden op het stuk tussen de Van Eijnattenweg en Schuureikenweg en vice versa zullen toenemen met ongeveer 3 minuten per richting. Deze reistijd effecten zullen naar verwachting beperkt worden gecompenseerd door reistijdwinsten op andere trajecten waar het rustiger wordt. In samenspraak met de OV concessiehouder (Veolia) zullen we de consequenties nader onderzoeken en bekijken hoe met de gevolgen omgegaan kan worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01576-BOR-BSLMER**

Subzienswijze: **10467**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	Tracénota / MER aansluiting Nuth
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de Tracénota/MER worden voor de hulpdiensten de effecten beschreven die optreden bij de verschillende alternatieven. Volgens de Provincie is Vaesrade voor de hulpdiensten bereikbaar via Kathagen en ook de Naanhofsweg. Bovendien wordt de parallelle fietsstructuur ten zuiden van de Buitenring in het Voorkeurs-tracé vormgegeven als calamiteitenroute. Door de oversteekbaarhei d van de BPL op diverse locaties vervalt de omrijdbeweging. Ondanks dat in het rapport melding wordt gemaakt van een leemte in kennis en informatie, omdat het laatste ontwerp van de aansluiting niet door de hulpdiensten is getoetst, concludeert men dat de alternatieven gelijkwaardig scoren. Maar het Platform Vaesrade wil daar wel zekerheid over hebben, dit kan van levensbelang zijn.□□Door het opheffen van de aansluiting Nuth-zuid ontstaat voor een ambulance bij spoedritten vanuit de ambulancepost Heerlen, wel een omrijdbeweging naar Vaesrade en Nuth. Vaesrade is dan bereikbaar via het verkeersplein, de Reijmersbeker weg en de verbindingslus naar Kathagen of via de Buitenring en de aansluiting Schuureikenweg en Naanhofsweg. Bij spoedritten naar het Atriumziekenhuis in Heerlen is dit ook het geval. Het is op dit moment niet duidelijk of deze langere omrijdbeweging ook een extra aanrijdtijd betekent en dat hierdoor de maximale aanrijdtijd wordt overschreden.□□Voor de brandweer is een langere omrijdbeweging alleen van toepassing voor calamiteiten in Nuth, omdat de eerste uitruk plaatsvindt vanuit de kazerne Brunssum. Volgens de Brandweer Zuid-Limburg zou dit geen probleem zijn, omdat de aanrijdtijd door de Buitenring aanzienlijk verkort wordt. Dit dient echter ook door de Provincie te worden onderzocht.
Antwoord:	Naar aanleiding van de vraag over de bereikbaarheid van Nuth en Vaesrade door hulpdiensten hebben we een verkeerskundige analyse gedaan naar de reistijden vanaf het Atriumziekenhuis naar de Pastorijstraat in Nuth. Uit deze analyse is gebleken dat de hulpdiensten na aanleg van de Buitenring nog steeds in minder dan 10 minuten ter plaatse kunnen zijn. Voor Vaesrade geldt een gelijke situatie. De bereikbaarheid van Nuth voor hulpdiensten blijft daarmee gegarandeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10415**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Bij de keuze voor het voorkeurstracé heeft men in het MER-rapport onderzocht wat het meest milieuvriendelijk alternatief is. Dat is de MMA-variant. De indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief bij de Buitenring in een MMA-mens en MMA-natuur heeft vindt in de wetgeving geen juridische grondslag, de wet spreekt immers slechts van één MMA. Met het Ontwerp-Inpassingsplan lijkt er sprake te zijn van een zogenaamde gelegenheidsargumentatie (argumenten die alleen gelden voor dit concrete plan) om bestuurlijke ruimte te scheppen om onder de zorgplicht voor de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen. Dat valt goed te begrijpen, want er bestaat in ons land inmiddels zo`n keurslijf aan natuurbeschermingswetgeving, dat de aanwezigheid van één das, korenwolf of zeggeslak een heel project jarenlang kan vertragen of zelfs kan dwarsbomen.□De MMA-mens is vooral gericht op bescherming van de mensen en de MMA-natuur legt het accent op bescherming van de natuur. In een situatie dat tussen zogenaamde gelijkwaardige alternatieven gekozen moet worden, zal elke weldenkende bestuurder - kijkend naar zijn achterban - kiezen voor MMA-mens.□Daarmee wordt de weg geopend en ontstaat er bestuurlijk draagvlak voor aantasting van natuurwaarden.□Een handige zet, maar niet gesteund door de wet, bedacht in een achterkamertje.□Waar kiezen we voor? De MMA-mens of de MMA-das? De mens, roepen de kiezers, en dus: weg met de das en de zeggeslak.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie

voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

□□
Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10416**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De indeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief bij de Buitenring in een MMA-mens en MMA-natuur heeft vindt in de wetgeving geen juridische grondslag, de wet spreekt immers slechts van één MMA. Met het Ontwerp-Inpassingsplan lijkt er sprake te zijn van een zogenaamde gelegenheidsargumentatie (argumenten die alleen gelden voor dit concrete plan) om bestuurlijke ruimte te scheppen om onder de zorgplicht voor de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen.
Antwoord:	Het MMA dient uit te gaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu. Het MMA wordt bepaald door de aspecten binnen de visies Natuur en omgeving en Woon en leefmilieu. In de TN/MER- UVS zijn voor het meest milieuvriendelijke alternatief de aspecten binnen de visies Natuur en omgeving en Woon en leefmilieu gebruikt. Het blijkt echter vaak dat bij het MMA een tegenstelling onstaat tussen Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Een duidelijk voorbeeld is de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) waarbij een grote tegenstelling ontstaat tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voor dit deel van het tracé is er daarom geen eenduidige keuze te maken voor het MMA. Tevens was de commissie voor de m.e.r. van oordeel dat alle essentiele informatie voor een alternatiefafweging aanwezig was. Los daarvan wordt opgemerkt dat in het MER fase 2 de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, zijn onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. Voor wat betreft het natuurbeschermingsaspect wordt opgemerkt dat het van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de

aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□ □Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □ □Mede gezien het bovenstaande is geen gelegenheidsargumentatie gebruikt om onder de zorgplicht voor de natuurbeschermings- en andere wetten uit te komen. □ □Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10417**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De handelwijze om pas een onderzoek naar de milieugevolgen (MER-onderzoek) te laten verrichten na het indelen van keuzemogelijkheden in een MMA-mens en MMA-natuur staat haaks op de wettelijke eis dat men schadelijk handelen al achterwege moet laten bij een redelijk vermoeden. Je hoeft een Natura-2000-gebied of een broed-plaats van beschermde vleermuizen immers niet eerst minitieus door ecologen te laten onderzoeken om vast te stellen dat hier de natuur gevaar loopt door een vierstrooks autoweg. Het vermoeden dient terstond aanwezig te zijn zodra de ingenieurs naar de landkaart van Zuid-Limburg kijken en enige kennis van zaken hebben, zoals de eerste de beste lokale IVN-afdeling die kan aanleveren. Tenzij men bezig is de grenzen van de wet op te zoeken. En dat is nu precies wat Gedeputeerde Staten hier aan het doen zijn.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk

standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.

Het ligt voor de hand dat de aanleg van grote infrastructuur als de Buitenring tot negatieve effecten op Natuur zal leiden. Daarom worden er ook studies gedaan waarin de effecten van de verschillende varianten met elkaar vergeleken worden. Op basis van de uitkomsten van die studies wordt een MMA (de variant met de minste gevolgen voor mens en natuur) bepaald. Het is onjuist te veronderstellen dat handelingen waarvan het vermoeden bestaat of kan bestaan altijd achterwege moet worden gelaten. De Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 kennen ieder voor zich een zorgplicht die inderdaad eist dat het uitvoeren of achterwege laten van handelingen die schade kunnen veroorzaken of juist voorkomen verboden zijn. Als men zo`n handeling toch wil uitvoeren bestaat de mogelijkheid daarvoor een ontheffing (Ff-wet) of vergunning (Nb-wet) aan te vragen. Dit kan alleen nadat middels een onderzoek de schadelijke gevolgen van die handeling in beeld zijn gebracht. Vaak gebeurt dat in de vorm van een MER (Milieueffectrapport) al dan niet voorzien van ondersteunende rapportages als een Flora en Faunatoets en/of Passende Beoordeling. Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10419**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Inmiddels wordt nu een nieuw tracé als voorkeurstracé gepresenteerd, dat de kern Vaesrade (en de daar woonachtige gemeenschap) rakelings passeert. Er isniet meer teruggekeken naar de grondslag van de oorspronkelijke voorkeursvariant.□Zou het verleggen van de Buitenring honderd meter dichter bij het dorp tot aan de tuin van de woonhuizen dan geen enkele consequentie voor Vaesrade en de twee woningen in het Jeugrubbebos hebben? De provincie vond blijkbaar van niet, maar de Gemeenteraad van Nuth vond van wel. Bij deze optimalisatie heeft de Gemeenteraad reeds in 2009 als voorwaarde gesteld opnieuw een voorkeur uit te zullen spreken voor het Randwegtracé als de Buitenring niet in een geheel verdiepte passage langs Vaesrade zou worden aangelegd. Hier werd dus het MMA-mens niet gelegd bij de Hoensbroekse wijken Mariagewanden en Mariarade, maar bij het dorp Vaesrade, waarmee in de weegschaal thans twee MMA-mens-varianten terecht□waren gekomen en de MMA-natuurvariant geheel naar de achtergrond verdween.□□Het Platform is van oordeel, dat de Provincie uiterst onzorgvuldig heeft gehandeld door bij de jongste tracéwijziging ten nadele van Vaesrade niet opnieuw te motiveren, waarom zij niet voor het Randwegtracé kiest. Dit tracé spaart immers zowel de natuur als de mensen van Vaesrade. En dat is een krachtig argument.
Antwoord:	Om te komen tot een zo breed mogelijk gedragen plan en een zo goed mogelijke belangenafweging is bij de voorbereiding van het besluit de benodigde kennis omtrent relevante feiten en af te wegen belangen verzameld. Het tracé van het de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) is door Provinciale Staten vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies. In al deze studies zijn de verschillende (dikwijls conflicterende) aspecten van de BPL afgewogen. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor het woon- en leefmilieu in de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur.□□Het is evident dat hoe zorgvuldig de belangenafweging ook heeft plaatsgevonden, er in bepaalde gevallen het individuele belang wordt geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij bij het bepalen van het tracé en het ruimtebeslag er alles aan gedaan om deze schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10421**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een tweede doorkruising van dit conflictrijke gebied leidt ertoe dat een verdere versnippering van de natuurgebieden zal gaan optreden, ondanks de mitigerende maatregelen die genomen zullen gaan worden. Dit wordt ook ronduit in het Ontwerpinpassingsplan (pagina 33) erkend, immers: "Het nieuwe tracé langs Vaesrade heeft de meeste effecten op natuur (ruimtebeslag en versnippering)".□□Daarbij komt nog dat de Commissie MER in zijn advies terzake het Voorkeurstracé reeds heeft aangegeven dat de Natura 2000 en EHS-gebieden in onderlinge samenhang moeten worden beschouwd.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: De zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **10460**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	9. Archeologie In het tweede Deelrapport 2e aanvulling MER staat op pag. 31: "Het belangrijkste doel van de Archeologisch Monumentenzorg in Nederland is de bescherming en het behoud van archeologische waarden in de bodem. Dit `behoud in sitü van archeologische waarden is te prefereren boven andere oplossingen. Dit beleid is in het botste decennium vormgegeven en verankerd door de implementatie van het Verdrag Malta in de Monumentenwet, welke op l september 2007 in werking is getreden. Volgens het provinciaal beleid voor archeologie, zoals vastgelegd in het Provinciaal Omgevingspian Limburg 2006, wordt voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen onderzocht of er archeo-logische waarden in het geding zijn. Indien dit zo is dan is het provinciaal uitgangspunt de archeologische resten zoveel mogelijk ter plekke te behouden." Maar in het Deelrapport Archeologie 7B pag. 13 staat heel wat anders: "Hoewel Behoud in situ de hoeksteen is van zowel het Limburgse, Nederlandse als Europese archeologisch monumenten beleid, is in deze fase van het onderzoek en de status van het wegontwerp bewust gekozen voor een advies richting Behoud ex situ. Waarderend onderzoek door proefsleuven, opgraven of begeleiding van de werkzaamheden tijdens de aanleg verdienen de voorkeur boven maatregelen die zijn gericht op het bewaren van archeologische sporen en vondsten binnen het tracé van de Buitenring" De vraag is nu: wordt het ""in situ" of "ex situ". Het Verdrag van Valetta (Malta) is daar heel duidelijk over, want in artikel 5 lid 4: Iedere Partij verplicht zich ertoe: 4. zorg te dragen, wanneer bestanddelen van het archeologische erfgoed zijn gevonden gedurende bouwwerkzaamheden, voor het behoud daarvan, zo mogelijk in situ; De Provincie geeft in het deelrapport Archeologie 7B enkele redenen waarom de vondsten "ex situ" behouden zouden dienen te worden, waarvan de eerste "economische factoren" is. Dan worden onder meer bedoeld kostenvoor advies, toezicht, monitoring, aanbrengen en verwijderen van tijdelijke beschermingsmiddelen en eventuele noodvoorzieningen. Het genoemde verdrag bepaalt echter in artikel 6 anders. Hieruit blijkt, dat Gedeputeerde Staten zich er wel erg gemakkelijk vanaf maken. Zij zullen er veel meer moeite voor moeten doen het archeologisch onderzoek "in situ" te laten plaatsvinden, dus op de vindplaatsen, dus op of rondom het tracé van de Buitenring en ze dienen er meer moeite voor te doen om daar geldelijke middelen voor te vinden. In Vaesrade is men trots op het verleden. Toen daar ooit de Romeinse villa "De reulinck" werd opgegraven is in de plaatselijke speeltuin/kinderboerderij een replica daarvan gebouwd op schaal 1:2. Als er in het bodemarchief nog meer resten uit de Romeinse tijd of uit andere tijden zijn verborgen, dienen deze op een verantwoorde wijze getraceerd, geborgen, behouden en beheerd te blijven. Vaak worden archeologische resten, zoals scherven, munten, kleingoed dus, na de vondst door de vinder - soms professionals soms ook commerciële bedrijven - veilig gesteld en verdwijnen daarna (meestal in de privé-collecties van de vinders). Dit mag niet gebeuren met de vondsten die op of in de buurt van het tracé van de Buitenring zullen worden gevonden. Het Platform doet het voorstel deze vondsten nadat ze zorgvuldig in kaart zijn gebracht ter beschikking te stellen van de gemeenten, waar ze zijn gedaan, zodat deze ze aan het publiek kunnen tonen in een vitrine op het gemeentehuis of in bruikleen kunnen geven aan heemkundeverenigingen. Duidelijk is, dat er in de buurt van Vaesrade nog nader onderzoek zal volgen, te weten in Vaesrade Naanhof hellingvoet noord (locatie 22/23), waar een vervolgonderzoek met proefsleuven zal plaatsvinden evenals bij Kathagen (locatie 42) en langs de Geleenbeek (locatie 29) waar vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding gaat plaatsvinden. Het Platform zal dit in overleg met de Provinciale archeologische dienst volgen. Intussen zijn uit de totnogtoe uitgevoerde proefsleuvenonderzoek in verband met de Buitenring 19 vindplaatsen aangetroffen. Het ging hierbij onder andere om een kleine concentratie aardewerk uit de prehistorie, nederzettingsresten uit de Ijzertijd en de periferie van een Romeinse villa, Er zal nader archeologisch onderzoek plaatsvinden, maar het Platform dringt erop aan dit zoveel mogelijk "in situ" te doen, zoals het verdrag vordert. Ook al betekent dat, dat het moordend tempo waarmee thans de Buitenring wordt voorbereid, moet worden getemporiseerd of zelfs partieel stopgezet, als er onverwachts majeure archeologische vondsten worden blootgelegd, moeten die met alle zorgvuldigheid die het Verdrag van Malta vereist, door archeologen worden zeker gesteld en gepreserveerd.
Antwoord:	Waar de resultaten van een onderzoek in het kader van een MER dan wel het bepalen van een voorkeurstracé nog effect kunnen hebben op de locatiekeuze van de aan te leggen weg en daarmee de mogelijkheden tot het al dan niet ‘in situ’ behouden van eventueel aanwezige archeologische waarden, is bij het ter inzage leggen van een inpassingsplan dit

stadium gepasseerd. De keuze voor de ligging van de weg is gemaakt en aan bod is de vraag of men zich in deze keuze kan vinden. □□Het aanleggen van de Buitenring brengt graafwerkzaamheden met zich mee die een verstorende werking zullen hebben op eventueel aanwezige archeologische waarden. Het advies, zoals verwoord in Deelrapport 7B, is een advies dat gegeven en van toepassing is op het moment dat de weg aangelegd gaat worden zoals ze nu in het voorgestelde Inpassingsplan (zie verbeelding) wordt afgebeeld. Voorafgaand aan de aanleg van de weg zullen de tijdens het vooronderzoek aangetroffen behoudenswaardige archeologische resten zorgvuldig worden opgegraven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11056**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vast staat, dat de verkeersstromen door, naar en vanuit Vaesrade door de aanleg van de Buitenring aanzienlijk worden veranderd. De verkeersintensiteit op de doorgaande weg door Vaesrade zou afnemen van ca. 4200 motorvoertuigen tot ca. 1100 motorvoertuigen per dag. Dit is een prognose, waarbij uitgegaan moet worden van het feit dat de vermindering alleen betrekking heeft op het doorgaand verkeer. De afname op de verkeersintensiteit bij Kathagen zou mogelijk nog een groter effect hebben. Maar op de Naanhofsweg wordt een toename verwacht van het verkeer tot ca. 2.000 motorvoertuigen per dag. Dit is ten opzichte van de autonome situatie een aanzienlijke toename. Uit verkeerskundige analyse is gebleken dat dit verkeer niet uit sluipverkeer bestaat, maar zijn herkomst en bestemming Vaesrade heeft. Het Platform neemt kennis van deze prognoses, maar is zich bewust hoe variabel deze prognoses zijn. Toen enkele jaren geleden een reeks van verkeersremmende obstakels in de weg werd aangebracht, was de prognose dat de verkeers-intensiteit zou verminderen, maar daarvan hebben wij vervolgens niets gemerkt. Ook de doorgangssnelheden zijn niet verminderd. In het raadsvoorstel dat door de gemeenteraad van Nuth op 13 juli 2010 unaniem is aanvaard, staat dat het aan de gemeente is om in overleg met de inwoners van Vaesrade te beoordelen of de Naanhofsweg vanaf de aansluiting met de Buitenring in de toekomst afgesloten of open gehouden moet worden. In zijn algemeenheid concludeert de gemeenteraad dat de effecten die de Buitenring heeft op de verkeersstructuur in Vaesrade hoofdzakelijk positief zijn. Ten aanzien van deze conclusie wil het Platform Vaesrade zich - voor zover cijfers van de prognoses en verkeerstellingen kloppen - terughoudender opstellen. Met nadruk zij vermeld, dat het hier uitsluitend gaat over de verkeersintensiteit in het dorp, niet over de overige gevolgen die de Buitenring voor het dorp Vaesrade heeft, want die zijn zonder uitzondering negatief. Hierop wil het Platform nadrukkelijk wijzen als u de zienswijze van de Gemeente Nuth leest en beoor-deelt. Verder ontbreekt in het Voorkeursalternatief/MMA een ontsluiting van de Geitenweg in Nuth. De ontsluiting van deze weg is noodzakelijk om de bereikbaarheid van de woningen aan de Geitenweg te waarborgen. De ontsluiting van de nabijgelegen Geitenbeemderweg is wel opgenomen in het Voorkeursalternatief trouwens een tegenstander van het afsluiten van wegen door een knip, ook al is dat alleen voor vrachtverkeer. Het gebruik van de Naanhofsweg door vrachtverkeer en landbouwverkeer is wel een aandachtspunt, want het profiel van deze weg is daarvoor minder geschikt. Zou de gemeente overwegen de Naanhofsweg voor dit verkeer met een knip af te sluiten, dan zal het Platform overwegen zich daartegen verzetten. Om de landbouwgronden tussen de Buitenring en Vaesrade te bereiken, dient vanaf de aansluiting Schuureikenweg een parallelle veldweg langs de noordzijde van de Buitenring gerealiseerd te worden. Vanaf Vaesrade zijn deze gronden via de Struikenweg te bereiken. Het langzaam verkeer vanuit Vaesrade kan via de rotondes langs de aansluiting Schuureikenweg/Naanhof sweg richting Heerlen lopen/rijden. Door de aanleg van de Buitenring zal een aantal routes van het Provinciaal Fietsroutenetwerk wijzigen. Het betreft hier de fietsroutes over de wegen Kathagen, Naanhofsweg, Daelderweg, Industriestraat, Reijmersbekerweg, Van Eynattenweg, Stationstraat. Omdat in het Voorkeurstrace/MMA rekening is gehouden met deze langzaam verkeersverbindingen, kunnen fietsers deze routes ook na de aanleg van de Buitenring volgen. Een aandachtspunt is de aanleg van het vrijliggend fietspad over Rijbaan Daelderweg naar Kathagen, waarbij een tunnel onder de autoweg is voorzien. Het is bekend dat dit soort vrijliggende fietspaden met een tunnel criminaliteitgevoelig is; veel vrouwen zullen in het donker deze route niet durven te gebruiken. Door een goede verlichting ter plaatse en frequente surveillance van de politie kan dit onveiligheidsgevoel misschien worden teruggedrongen. Door het ontbreken van een directe verbinding tussen Nuth en Hoensbroek en een omrijdbeweging richting Kathagen ontstaat er een licht negatief effect op de ontsluiting van het onderliggend wegennet (toename reistijd). De Openbaar Vervoerverbinding per bus vanuit Nuth richting Hoensbroek moet via de Buitenring rijden. Hierdoor neemt de reistijd aanmerkelijk toe. Ook de busverbinding via Kathagen naar Vaesrade laat een behoorlijke toename van de reistijd zien. Bij deze negatieve effecten wordt volgens het Platform in de planbeschrijving veel te weinig stilgestaan.
Antwoord:	Voor de onderbouwing van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg. Met dit verkeersmodel kan een voorspelling worden gegeven van de te verwachten hoeveelheid verkeer op basis van bepaalde uitgangspunten die worden gehanteerd. Een nadere verkeerskundige analyse

heeft uitgewezen dat verkeer met een herkomst of bestemming in Amstenrade via de Buitenring zal gaan rijden in plaats van zoals nu via het onderliggende gemeentelijke wegennet. Daardoor wordt het op de Allee drukker, maar op andere wegen juist rustiger. Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat op de Naanhofsweg een verkeerstoename te verwachten is in de situatie met Buitenring ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Ondanks deze toename blijkt uit het verkeersmodel dat de verwachte verkeersintensiteit 2025 op de Naanhofsweg op een zodanig niveau is dat deze nog past bij de functie van de weg. □□Het is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder om functie, gebruik en vorm van wegen zo goed mogelijk in overeenstemming te houden (door het treffen van passende maatregelen).□□Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□De provincie onderschrijft dat nog meer aandacht besteed moet worden aan de effecten voor de openbaar vervoer (OV) relaties Nuth - Hoensbroek en Nuth - Vaesrade. Mede op basis van reistijdberekeningen en overleg met de OV concessiehouder (Veolia) is de verwachting dat de OV reistijden op het stuk tussen de Van Eijnattenweg en Schuureikenweg en vice versa zullen toenemen met ongeveer 3 minuten per richting. Deze reistijd effecten zullen naar verwachting beperkt worden gecompenseerd door reistijdwinsten op andere trajecten waar het rustiger wordt. In samenspraak met de OV concessiehouder (Veolia) zullen we de consequenties nader onderzoeken en bekijken hoe met de gevolgen omgegaan kan worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11057**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Basisschool en gezondheidseffecten Uit Nederlands onderzoek uit 2001 bij 24 basisscholen blijkt, dat kinderen die op een school zitten, die op een afstand van minder dan 400 meter van de snelweg is gelegen, tot 3x zo vaak chronische luchtwegklachten hebben en een slechtere longfunctie. Dit effect lijkt nog sterker bij een afstand van minder dan 100 meter. Deze kinderen hebben vaker last van chronisch hoesten, piepen op de borst en neusklachten. Uit metingen van de luchtkwaliteit op de scholen blijkt dat vooral de zwarte rook (roet) de boosdoener is en niet fijnstof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Het roet is vooral afkomstig van het vrachtverkeer. Op dit moment heeft 4 tot 7% van kinderen op de basisschool astma. Kinderen zijn extra gevoelig voor luchtverontreiniging. Daarom stelt de Gezondheidsraad in een brief van 24 april 2008 aan toenmalig minister Cramer, dat scholen en kinderdagverblijven niet dichtbij de snelweg moeten worden gebouwd. De gezondheidsraad baseerde zich hierbij mede op een rapport van het RIVM te Bilthoven uit 2007, dat inzake dit probleem gezaghebbend is.1 De conclusies gelden natuurlijk ook voor bestaande scholen, waarlangs een snelweg wordt aangelegd. De St. Servatiusschool in Vaesrade ligt aan Op de vijf bunder 3, 6361 JE Vaesrade en ligt maar ca. 200 meter van de aan te leggen Buitenring af. Dit is een school, zoals die bedoeld wordt door de 6ezondheids-raad. Er gaan kinderen in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar naar deze school. Dat de GGD Zuid-Limburg zich over dit voorname aspect van het project nog niet expliciet heeft uitgesproken, vindt het Platform onbegrijpelijk. De Buitenring mag gewoonweg niet zo dichtbij deze school worden aangelegd. De uitstoot van fijnstof,stikstofdioxide en vooral roet is schadelijk voor de gezondheid van de Vaaesraadse schooljeugd. Het vergroot de kans op luchtwegaandoeningen zoals astma en chronische bronchitis en verergert reeds bestaande klachten. Voor de Provincie Limburg gelden de gezondheidseffecten slechts als één van de belangen die worden afgewogen in het gehele project Buitenring. De kans dat dit belang ondersneeuwt en ondergeschikt wordt in de haast die het project thans kenmerkt, is levensgroot. De World Health Organization (WHO) van de Verenigde Naties onderschrijft de argumentatie van de Gezondheidsraad. Deze komt er in de kern op neer, dat nabij snelwegen roetdeeltjes rondzweven, uitgestoten door met name vrachtverkeer, die zich hechten aan longblaasjes en leiden tot gezondheidsproblemen. Dat de situering van de school in Vaesrade ten opzichte van de Buitenring zou voldoen aan de wettelijke normen voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2), wordt door het Platform glashard ontkend. De Gezondheidsraad en WHO vinden dat deze wettelijke normen onvoldoende waarborgen bieden voor het uitsluiten van gezondheids-effecten bij kinderen en dat dient de Provincie een zorg te zijn. De Provincie zou zich niet op deze normen moeten baseren vindt het Platform Vaesrade. De gezondheid van onze kinderen moet in het besluitvormingsproces rond de Buitenring een zwaarwegend criterium zijn.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11069**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Voetbalvelden, herinrichting en Gezondheidseffecten Door de Buitenring wordt één van de twee gemeentelijke voetbalvelden van RKVV Vaesrade aangesneden. Het betreft het trainingsveld dat door de vereniging ook als wedstrijdveld wordt gebruikt. Op 7 december 2009 en 5 februari 2010 is dit tijdens een bestuurlijk overleg tussen het College van BAW van Nuth en gedeputeerde Driessen besproken. Door de Provincie is toen toegezegd dat zij voor een adequate oplossing zorg zou dragen. Ook in het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 10 februari 2010 is dit probleem naar voren gebracht, Gemeld is dat het voetbalveld niet te sparen is, maar dat er bestuurlijk acceptabele oplossingen te vinden zijn. Vooruitlopend op een ambtelijk overleg met de Provincie om te komen tot een acceptabele oplossing, is er door de gemeente Nuth en het bestuur van RKVV Vaesrade in goed overleg Vaesrade een programma van eisen en aanvullende punten tot stand gekomen. Van belang hierbij te vermelden dat RKVV Vaesrade het om voetbaltechnische redenen ongewenst acht dat het trainingsveld in kunstgras wordt uitgevoerd en het (hoofd)wedstrijdveld in gras. Ook staan zij erop, dat de situatie van de vereniging na de aanleg van de Buitenring zowel logistiek als organisatorisch, vergelijkbaar te zijn met de huidige situatie. Aanvullende punten van overleg met de Provincie: - De gemeente wenst dat het onderhoud van het kunstgras, gedurende een periode van 10 jaar wordt afgekocht; - De RKVV Vaesrade, haar leden of de gemeente mogen niet aansprakelijk zijn voor ongevallen op de autoweg ten gevolge van ballen die hierop terecht komen. Welke garantie kan de Provincie hiervoor geven? - De Provincie dient de kosten te dragen die zullen ontstaan in een overgangsperiode bij de aanleg. De voetbalcompetitie wacht daar niet op Op 15 april hebben gemeente Nuth en het bestuur van de voetbalvereniging voor de eerste maal overlegd met de Provincie. Tijdens dit overleg zijn bovenstaand programma van eisen en aanvullende punten naar voren gebracht. Na intern beraad bij de Provincie heeft op l juni 2010 opnieuw overleg plaatsgevonden. Toen gaf de Provincie aan, dat men de voetbalvereniging wenst te compenseren door de aanleg van één kunstgrasveld, het onderhoud hiervan gedurende tien jaar lang af te kopen en die zaken te herstellen, die als gevolg van de Buitenring worden aangetast (bijv. groen en afrastering). Door de RKVV Vaesrade zijn bij die gelegenheid nogmaals de voetbaltechnische bezwaren tegen één kunstgrasveld en één gewoon grasveld naar voren gebracht. Ook is aangeven dat er in de winterperiode voldoende gelegenheid moet zijn om te trainen. Door het verdwijnen van de oefenhoek neemt namelijk de trainingscapaciteit beduidend af. De Provincie is op het standpunt blijven staan, dat de kwaliteit van kunstgrasvelden de laatste jaren zodanig verbeterd is, dat het verschil tussen gras en kunstgras geen bezwaar meer mag zijn. Bovendien zijn er meer voetbalclubs die zowel een gras- als ook een kunstgrasveld hebben. Met het gemeentebestuur van Nluth is het Platform Vaesrade van mening dat de RKVV Vaesrade niet in een nadeliger positie mag komen te verkeren als gevolg van de aanleg van de Buitenring en dat de sportaccommodatie na de onverhoopte aanleg van de Buitenring in een vergelijkbare situatie als thans terug gebracht moet worden. Het aanbod van de Provincie voldoet niet aan dat vereiste en wordt daarom in het belang van de RKVV Vaesrade afgewezen. Overigens gebiedt de eerlijkheid om te stellen, dat voorkomen dient te worden, dat er rondom de herinrichting van dit sportveld een sfeer ontstaat die het beeld oproept van wat in het maatschappelijk verkeer wel wordt aangeduid als "handjeklap". Daarmee bedoelt het Platform het doen van een (voordelig) aanbod (uit gemeenschapsgelden) om tegenstanders tegen het project Buitenring af te kopen dan wel de mond te snoeren. Daardoor zouden sportverenigingen binnen dezelfde gemeente die niet nabij de Buitenring zijn gelegen, in een nadeliger positie worden gebracht als het gaat om de inrichting en het onderhoud van hun sportaccommodatie en dat roept jaloezie en scheve verhoudingen op. Duidelijk wordt dat de vierbaansautoweg/Buitenring nabij de Rozenstraat te Nuth wilde ook al graag het model inzien dat is gebruikt voor het luchtkwaliteitsonderzoek.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Ten behoeve van de realisering van de Buitenring moet een deel van de gronden van de voetbalclub worden verworven. D provincie iseeds geruime tijd in overleg met de club over de minnelijke verwerving van de benodigde gronden en oplossing voor de voortzetting van de club. Verwerving geschiedt tegen een volledige

schadeloosstelling. Uitgangspunt is dat de club in dezelfde inkomenspositie komt te verkeren. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Uiteraard streeft de provincie er echter naar om tot minnelijke overeenstemming te komen met de club. De onderhandelingen hierover zullen worden voortgezet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01577-BOR-AN2MER

Subzienswijze: 11070

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vaesrade verdiept pal onder de voetbalvelden komt te liggen, op slechts luttele meters afstand van waar gesport gaat worden. Hierdoor ontstaat een uitermate ongewenste situatie, die voor sporters onevenredig grote gezondheidsproblemen zullen opleveren. Dit probleem werd tot op heden niet onderkend. Het is bekend dat tijdens het voetballen sporters op een andere wijze adem halen. Door het hijgen en de inspanning wordt de behoefte aan extra zuurstof groter en wordt de door de Buitenring vervuilde lucht in grote concentraties in de longen en bloedbaan opgenomen. Hier geldt nog meer dan hetgeen het Platform in het hiervoren staande over de schoolkinderen beschreef, dat zich in de lucht boven het voetbalveld hoge concentraties roet, fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) zal bevinden, vooral omdat de afstand tot de Buitenring slechts enkele meters bedraagt. En genoemde gassen afkomstig uit emissie van passerende voertuigen, stijgen volgens natuurkundige wetten op en blijven boven het sportveld hangen. Dit probleem is in voorgaande studies nooit onderzocht, maar dat zal wel moeten gebeuren voordat voetballers op de nieuw aangelegde velden hun sport en sportieve recreatie naar hartelust kunnen beoefenen. Sport kan alleen geschieden als er een gezonde luchtkwaliteit is en dat kan nu niet gegarandeerd worden, sterker nog, op dat punt lijdt de RKW Vaesrade onevenredig nadeel. En dat was niet de afspraak. Tot slot van deze paragraaf wijst het Platform erop, dat in het luchtkwaliteitsonderzoek geen invoergegevens van het model zijn weergegeven. Deze invoergegevens zijn niet terug te vinden en dienen te worden gepresenteerd, zodat kan worden gecontroleerd of van de juiste uitgangspunten is uitgegaan. De gemeente Nuth wilde ook al graag het model inzien dat is gebruikt voor het luchtkwaliteitsonderzoek.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Vorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11071**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Het Platform Vaesrade vindt het Ontwerp Inpassingsplan niet voldoende concreet ten aanzien van de wijze van aanleg van de Buitenring, de aanbesteding en de uitvoering. Restrictieve beleidskaders in deze ontbreken ten enenmale.□Bij het verlenen van vergunningen, bij de fasering en bij de planning zal rekening gehouden moeten worden met belangrijke aspecten van de Flora- en faunawet, die reeds in paragraaf 3 ter sprake kwam, te weten de paartijd, de broed- en zoogperiodes en de Wet op de geluidshinder, waarbij tijdens de aanleg de normen inzake geluidshinder niet overschreden mogen worden, noch mag er dag en nacht worden doorgewerkt of mag er sprake zijn van lichthinder.□Gezien de jaarcyclus van de grondwaterstand zal bij de planning ook rekening moeten worden gehouden met de mogelijke hydrologische gevolgen tijdens en na de aanleg. Zijn alle risico`s ten aanzien van dat aspect geïnventariseerd en worden deze vooraf besproken met de uitvoerders?□De planning van de aanleg in conflictrijke zones vergt een gedetailleerde en zorgvuldig afgestemde planning. De restrictieve beleidskaders hiervoor ontbreken in het PIP. De verantwoordelijkheid voor deze planning kan en mag niet, zoals nu in het PIP staat, toegewezen worden aan derden (aannemers en onderaannemers).□Gedeputeerde Staten is verantwoordelijk voor het gehele project tot en met onderhoud en evaluatie en mag deze verantwoordelijkheid niet ontlopen noch mag deze gedelegeerd worden aan derden die geen verantwoordingsplicht hebben tegenover de burgers.□Daarom zal er nu een voldoende onderbouwd plannings- en toezichtsregime geregeld moeten worden voor de uitvoering van de werken, met één aanspreek-punt voor de hele coördinatie, afstemming en bijstelling van de planning en uitvoering bij te verwachten onzekerheden en calamiteiten. Dit moet volgens het Platform nu reeds worden meegenomen in de besluitvorming over het Ontwerp-Inpassingsplan, omdat het achteraf volstrekt onttrokken wordt en blijft aan de bestuurlijke controle door Provinciale Staten en het beeld van betrokken bur-gers en instanties.□Tot slot: Op de website Aanbestedingskalender.nl , waarop aanbestedingsopdrachten worden aangekondigd, staat sinds 24 juni 2010:□"Provincie Limburg□Buitenring Parkstad Limburg□En per dezelfde datum werden de aanbestedingsdocumenten toegevoegd.□In de rubriek type aanbesteding staat: niet openbaar□Ref. nr. CAS 201000008499□De termijn voor ontvangst van inschrijvingen of deelnemingsaanvragen sluit op 27-7-2010□Tijdstip 13:00 uur.□Het Platform Vaesrade vraagt zich af waar Gedeputeerde Staten mee bezig zijn. De besluitvorming over de Buitenring moet nog in Provinciale Staten plaatsvinden en vooraf dienen de zienswijzen nog te worden behandeld, die zeker zullen leiden tot herbezinning op het project. Mochten Provinciale Staten onverhoopt het besluit tot aanleg van de Buitenring nemen, dan begint er nog een beroepsprocedure bij de Raad van State die ook nog kan leiden tot het afblazen van het project. Kortom: het Platform vindt deze niet openbare aanbesteding volstrekt buiten de orde en hoogstens uitermate provocerend naar de vele tegenstanders van de Buitenring toe.□
Antwoord:	Het contract voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg zal in verband met de hoogte van de aanneemsom Europees worden aanbesteed in de vorm van een niet openbare aanbesteding met voorselectie. De criteria van de voorselectie zijn van dusdanige aard dat de mogelijkheid aanwezig is voor het vormen van samenwerkingsverbanden tussen ondernemers in bijvoorbeeld een aannemerscombinatie. Ook het regionale bedrijfsleven kan op een dergelijke manier deelnemen aan de aanbesteding. Bij de bekendmaking van de selectie, zal duidelijk worden of dit het geval is.□ U trekt de haalbaarheid van de openstelling van de BPL in twijfel. Wij hebben onze planning nog steeds gericht op openstelling van de BPL op 1 januari 2015 en zijn er van overtuigd dat we die planning gaan halen ondanks de risico`s die u schetst in uw zienswijze. Wij zijn van mening dat wij die risico`s ingecalculeerd hebben. □□□ Uiteraard dient ook bij de uitvoerende werkzaamheden ter realisatie van de Buitenring en de nadien nog benodigde (onderhouds)activiteiten de geldende wet- en regelgeving, onder meer op milieugebied, in acht genomen te worden.□□Gezien de benodigde tijd die is gemoeid met een Europese aanbestedingsprocedure is het noodzakelijk om het aanbestedingsproces nu al parallel aan het Inpassingsplan op te starten. Zodra bekend is welke aannemers kunnen deelnemen aan de aanbestedingsprocedure zullen zij de overige benodige aanbestedingsdocumenten ontvangen. Mogelijke aanpassingen zullen hierin

worden meegenomen. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een aanbestedende dienst niet verplicht is een opdracht te gunnen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11072**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	12. Geluidhinder□Volgens het akoestisch onderzoek blijkt dat een aantal woningen gelegen langs de geplande buitenring dient te worden geamoveerd. Deze woningen moeten worden gesloopt omdat het wegverkeerslawaai van de buitenring op de gevels van deze woningen een geluidbelasting veroorzaakt hoger dan de maximale grenswaarde.□In het akoestisch onderzoek is wel een tabel opgenomen van de te amoveren woningen, zie tabel 3.11 blz. 37, maar daarbij zijn niet de berekende waarden opgenomen.□In het akoestisch onderzoek dienen de geluidbelastingen casu quo de reden van amovering van de te slopen woningen te worden opgenomen/weergegeven, zodat duidelijk is dat deze woningen door hun ligging een te hoge geluidbelasting ondervinden van de geplande buitenring en geamoveerd moeten worden.□In het akoestisch onderzoek zijn eveneens duidelijke situatietekeningen opgenomen in de bijlagen die een en ander verduidelijken qua ligging van de woningen ten opzichte van de geplande Buitenring en o.a. de nummering van de ontvangerpunten op de woningen zoals deze zijn gehanteerd in het akoestisch model. Het enige dat ontbreekt is een duidelijke nummering van deze tekeningen!□Voor Vaesrade zijn ook situatietekeningen opgenomen in het akoestisch onderzoek echter zijn de hoogst belaste woningen, Rozenstraat 54, 56, 57 en 59, niet op een tekening aangegeven. Met name deze woningen, gelegen direct naast de buitenring, dienen zeker op een tekening te worden weergegeven.□Ter hoogte van Vaesrade bedragen de geluidbelastingen op de woningen ten gevolge van het wegverkeerslawaai van de buitenring maximaal 45 dB(a) In eerdere onderzoeken bleek de geluidbelasting maximaal 58 dB(a) te bedragen en moesten zelfs enkele woningen worden geamoveerd omdat hier de geluidbelasting hoger dan 58 dB(a) bedroeg. Het verschil van 13 dB(a) is gedeeltelijk te verklaren omdat in eerdere onderzoeken de verkeersintensiteiten van de Buitenring in het akoestisch model gedurende de nachtperiode niet correct waren ingevoerd en er met een te hoog aantal vracht bewegingen was gerekend. Deze aanpassing leverde een geluidafname van 2-3 dB(a) op. Hoe de overige geluidreductie van 10 dB(a) wordt gerealiseerd is niet duidelijk op te maken uit de stukken die u ter inzage liggen. We gaan er van uit dat in het overdrachtsgebied tussen de Buitenring en de woningen in Vaesrade door grondwallen een geluidreductie teweeg gebracht gaat worden.□Het Platform Vaesrade wil duidelijkheid hebben over hoe deze reductie wordt gerealiseerd. Dit is niet uit het akoestisch onderzoek op te maken. Met name de hoogte van de grondwallen dient duidelijk te worden weergegeven. Het handigste zou zijn indien het akoestisch mode! beschikbaar wordt gesteld, zodat gecontroleerd kan worden of er door de provincie met de juiste gegevens is gewerkt. Indien het akoestisch model beschikbaar wordt gesteld kunnen ook de invoergegevens worden gecontroleerd die zijn gehanteerd bij de berekeningen van de geluidbelastingen. Op dit moment zijn niet alle invoergegevens terug te vinden in de stukken die ter inzage liggen.□Voor woningen die een hogere geluidbelasting gaan ondervinden dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(a) dient in sommige gevallen een hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Volgens het akoestisch onderzoek, blz. 72. paragraaf 4.2.6, hoeft voor de woningen Kathagen 43 en 45 geen hogere grenswaarde te worden aangevraagd.□Volgens de rekenresultaten - zie pag. 438 van bijlage 5 van het akoestisch onderzoek - blijkt echter dat bij "Woning Kathagen 43" op 4,5 meter hoogte in de één na laatste kolom "Vast te stellen HW in dB(a)" een waarde van 59 dB(a) weergegeven. Met andere woorden dient dus voor de woning Kathagen 43 dus wél een hogere waarde te worden aangevraagd.□Zoals hierboven beschreven dient voor de woning Kathagen 43 wel een hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Indien een hogere waarde wordt aange-vraagd dient onderzocht te worden of bronmaatregelen en/of overdrachts-maatregelen mogelijk en haalbaar zijn om de toekomstige geluidbelasting na realisering van de Buitenring tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(a) te beperken. Indien maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende doeltreffend zijn kan een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde worden opgesteld.□Het asfalt dat op de buitenring wordt toegepast betreft reeds geluidreducerende asfalt. Dus bronmaatregelen worden reeds toegepast.□Als onvoldoende effect wordt bereikt met de bronmaatregelen, komen maatregelen in de overdrachtssfeer (wallen of schermen) in aanmerking.□Op grond van artikel HOa lid 5 van de Wet geluidhinder kunnen hogere waarden alleen worden vastgesteld, indien het treffen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg tot de voorkeurs-grenswaarde onvoldoende doeltreffend zal zijn, dan wel overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoet.□Met name het landschappelijke is een punt dat hier geen bezwaar kan zijn, omdat tussen de woningen

Kathagen 43 en 45 voldoende ruimte is voor het aanleggen v.e. grond wal.Eveneens zal bij de aanleg van de Buitenring reeds veel met grond worden geschoven en is het praktisch en financieel aantrekkelijk de grond die vrijkomt in het project ter hoogte van Kathagen te gebruiken als grondwal tussen de woningen Kathagen 43 en 45 en de Buitenring. Door deze maatregel wordt voorkomen dat de nieuwe autosnelweg, gelegen op 25 meter van deze twee woningen, direct in het zicht is gelegen voor de bewoners. Daarnaast worden kosten voor het afvoeren van grond voorkomen!De bewoners van Kathagen wonen reeds jaren in een drukke omgeving qua wegverkeerslawaai. Door de aanleg van de Buitenring op de plaats waar de randweg is gelegen, ter hoogte van Kathagen, kan de overheid zich niet alleen achter de wettelijke regels (doelmatigheidscn`terium) verschuilen maar dient er alles aan te worden gedaan om het woonklimaat van deze bewoners te verbeteren. Door vrij eenvoudige maatregelen, bijvoorbeeld door langs de Buitenring een grondwal aan te leggen, kan het geluidniveau op de gevels van deze twee woningen een stuk worden gereduceerd. Door deze eenvoudige maatregel kan aan bewoners, die reeds jaren in een drukke omgeving met verkeersgeluid hebben geleefd, enigermate tegemoet gekomen worden.

Antwoord:

De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

De woningen die worden geamoveerd zijn niet in het akoestisch onderzoek opgenomen.

De woningen Rozenstraat 54, 56, 57 en 59 zijn inderdaad niet op de tekening weergegeven. De woningen zijn echter wel in het model opgenomen en uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden. Ter hoogte van de Rozenstraat is vanwege het wegontwerp een aanzienlijke afscherming voor geluid ontstaan. Omdat de afscherming het gevolg is van het wegontwerp is de toekomstige geluidbelasting ter plaatse tot onder de voorkeursgrenswaarde teruggebracht en is het aanbrengen van akoestische voorzieningen niet aan de orde.Op pagina 72 van het akoestisch onderzoek is geconstateerd dat er geen hogere waarde voor de woningen aan de Kathagen nodig zijn vanwege de wijziging aan de Kathagen zelf. Voor de aanleg van de Buitenring is een hogere waarde vastgesteld voor de woning aan de Kathagen 43.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11103**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	11. Internationale aspecten□a) B258n□Een van de doelstellingen van de aanleg van de Buitenring is het realiseren van een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad Limburg. De bedoeling hierbij was om een verbinding aan te leggen tussen de Buitenring en de Duitse autosnelweg B258n. In alle berekeningen wordt de B258n meegenomen als de meest optimale, lees met het meeste verkeer genererende variant. Vanuit Duitsland moet uit voldoende geluiden bekend zijn dat het hoogst onzeker is dat deze variant of dat de B258n er überhaupt komt. De gemeente Aachen heeft al in 2006 besloten geen medewerking te verlenen aan deze verbinding. Ook in de brief van de VROM inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt, dat deze aansluiting niet te garanderen is. Uit navraag bleek overigens dat de ter inzage liggende beantwoording van deze brief nog een conceptvorm betrof. Het is zeer onzorgvuldig om concept beantwoordingen of meningen te presenteren alsof het een besluit betreft. Dat terzijde.□In de Aachener Nachrichten van 23 juli 2010 stond het volgende bericht:□„Srüne verkünden das vorlauf ige Aus für die B258n Aachen.□Die hoch umstrittene Schnellstrafie B258n im Aachener Norden werde auf absehbare Zeit□nicht gebaut.□«Das kann ich guten Gewissens behaupten», erklarte am Donnerstag Roland Jahn, Vorsitzender des Mobilita`tsausschusses, der auf den Koalitions vertrag der rot-grünen Minder heitsregierung im Land verweist.□Vorrang habe demnach eindeutig der Erhalt vorhandener StraBen, Neubauprojekte - umstrittene wie die B258n zumal - würden auf langere Sicht zurückgestellt.□An ihrer abtehnenden Haltung gegen die vom Bund bef ürwortete B258n zwischen Richterich□und Kerkrade haben die Aachener Ratsfraktionen nie einen Zweifel gelassen. Der Streckenverlauf im sogenannten Heydener Landchen sei ökologisch hochbedenklich, die erwartete Verkehrsentlastung für den Bereich sei nicht nachgewiesen und die Kosten seien□viel zu hoch, argumentieren die Aachener. Früh formierte sich bereits eine Bürgerinitiative□gegen die StraSenbauplane. Die Befürworter sitzen hingegen in Herzogenrath und auf□niederlandischer Seite, die sich auch wirtschaftliche Impulse erhoffen. Insbesondere das□Buitenring-Projekt - eine 26 Kilometer lange, vierspurige SchnellstraBe urn die Parkstad□Limburg - setzt auf die Anbindung durch die B258n. Die Niederldnder sollten jedoch ohne□diese Anbindung planen, empfahlen der grüne Ratsherr Jahn und seine Parteifreundin□Elisabeth Paul, Fraktionssprecherin im Städteregionstag.□Beide werfen den Niederlandern «verkehrliche Ignoranz» und «kontraproduktives» Verhalten□vor. Es sei «erschreckend», dass sie keine Rücksicht auf Aachener Interessen nehmen□würden. So soll der Baubeschluss für den rund 240 Millionen Euro teuren Buitenring noch im□Herbst gefasst werden, die Fertigstellung ist für Januar 2015 geplant.□Widerspruch möglich□Die Srünen hoffen weiterhin auf einen breiten Widerstand gegen den Buitenring und fordern□auch die Aachener auf, Widerspruch einzulegen. Dies ist noch bis ndchste Woche möglich. Die Hauptkritik entzündet sich an einem von den Niederlandern geplanten Kreisverkehr, der den Anschluss zur B258n herstellen soll. Dieser könne spdter doch noch einen «Ptanungsdruck» für den Bau der StraBe erzeugen, befürchten Jahn und Paul. Ihr Ziel: bas Projekt der B258n soll nicht nur verzögert, sondern endgültig gestoppt werden."□"Einen breiten Widerstand gegen den Buitenring". Zo te lezen ontvalt ook in het buitenland het draagvlak voor de aanleg van de Buitenring in Parkstad Limburg en wordt zelfs opgeroepen om zich er tegen te verzetten. Dat is goed nieuws.□Het voorstel van de Milieufederatie Limburg om een Buitenringvariant zonder de B258n door te rekenen, wordt door het Platform Vaesrade van harte onder-steund.□De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien bovenstaande standpunten, met uit name Aachen, valt dit ook niet te verwachten. De nieuwe berekening zou wel eens voor de Buitenring een negatieve uitkomst kunnen geven.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11124**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	7. Ontgrindingsplan L`Ortye Het tracé van de Buitenring loopt over de huidige ontgronding van de firma L `Ortye bij de Struikenweg. Door L `Ortye is een ontgrondingplan ontwikkeld waarbij de Buitenring verdiept wordt aangelegd en rekening wordt gehouden met een zo optimaal mogelijke inpassing van de weg in het landschap. Tevens geeft dit plan een oplossing voor het vullen van de bestaande groeve en geeft moge-lijkheden om delfstoffen te vermarkten. Dit ontwerp is op 7 december 2009 en 5 februari 2010 tijdens bestuurlijk overleg met de Gemeente Nuth onder de aandacht gebracht van de provincie in de persoon van Gedeputeerde Driesen. Tijdens dit overleg zijn ook de voorwaarden van de gemeenteraad van Nuth om de Buitenring verdiept aan te leggen besproken. Omdat een verdiepte aanleg meer geld kost en hiervoor vooralsnog de financiële middelen ontbreken, heeft de Provincie de ligging van de Buitenring op maaiveldniveau - voor een deel enigszins (ca. 2 a 3 meter) verdiept in verband met het bestaande reliëf van het landschap - in het Ontwerp Inpassingsplan opgenomen. Dat is echter onvoldoende voor de gemeenteraad van Nuth en voor het Platform. Daarop is door de provincie toegezegd dat in het Ontwerp Inpassingsplan de planologische mogelijkheid voor de aanleg van een verdiepte ligging wordt meegenomen. Bij deaanbesteding van het project zal de markt worden uitgedaagd om een verdiepte ligging te realiseren, die binnen het huidige budget valt. Het plan van L `Ortye zal dan, volgens toezegging van de gedeputeerde, onder de aandacht worden gebracht van de marktpartijen. Wat blijkt nu? In het voorliggende Ontwerp Inpassingsplan wordt geen rekening gehouden met deze voor Vaesrade zeer wezenlijke toezegging. Op de verbeeld i ngenkaart en in de voorschriften zijn geen aanvullende bepalingen opgenomen die een verdiepte aanleg mogelijk maken, dan wel hierop wijzen. Het Platform Vaesrade wijst erop dat toezeggingen tussen overheden onderling even hard zijn als in het civiele recht en wil dat genoemde aanpassing van de kaart en van de voorschriften alsnog zal plaatsvinden.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het trace ter hoogte van Vaesrade kenmerkt zich door insnijdingen in het landschap. Het trace ligt ter hoogte van deze insnijdingen dus al verdiept. Ter hoogte van de Rozenstraat ligt de Buitenring iets boven het maaiveld. Aldaar wordt "een verdiepte ligging" gecreeerd door aan de zijde van Vaesrade een grondwal te realiseren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11126**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	b) A76□De A76 is een internationale route met onder andere veel verkeer tussen Antwerpen□en Duitsland. Menging met het stadsverkeer moet daarom worden voorkomen, omdat□dit de voortgang van het doorgaande verkeer kan belemmeren. Zeker omdat er een□overlap is van maar ca 3,2 km en ca 4/5 van het Buitenringverkeer dat in Zuidelijke□richting afslaat naar de N281. Kortom het merendeel van het Buitenringverkeer□heeft niets op de A76 te zoeken maar zorgt door in- en uitvoegen op ca 3 km voor□veel onrust, opstoppingen en onveiligheid .Hier staan regelmatig files. Het verkeer op□de A76 zal de komende jaren nog verder toenemen . Alleen een volledige scheiding□van de twee wegen kan dit probleem oplossen. Bijvoorbeeld door het verschuiven van□de A76 kan de Buitenring er naast gelegd worden. Tevens kunnen dan de te scherpe□bochten in de A76 afgevlakt worden
Antwoord:	□ In het kader van de MER voor de aansluiting Nuth zijn dynamische □verkeersberekeningen gemaakt waarmee aangetoond is dat het voorgestelde □verkeersplein Nuth de verkeersstromen kan afwikkelen. In afstemming met de □wegbeheerder van de A76, Rijkswaterstaat, is gekomen tot de beoogde oplossing □voor de aansluiting Nuth. Door het samenvoegen van drie uitwisselingspunten (Afrit Schinnen, Nuth noord en Nuth zuid) tot een aansluiting wordt het wegbeeld rustiger op de A76. Het initiatief voor eventuele verdere aanpassingen aan de A76 ligt bij de wegbeheerder van de A76, Rijkswaterstaat.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11128**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	b) Grondverwerving en Planschade Het is een feit dat nog niet alle grond is verworen, die benodigd is voor de aanleg van de Buitenring. Ook zijn er nog woningen die door de Provincie gekocht worden, omdat zij op plaatsen staan die straks niet meet bewoonbaar zijn. Nog deze week werd er in Kathagen een bod op een woning uitgebracht, nadat de onderhandelingen daarover meer dan een jaar waren afgebroken. De Provincie heeft nu haast. Gelukkig staat in de Onteigeningswet een procedure aangegeven, die met alle zorgvuldigheidseisen is omkleed en die niet aan de bestuursrechter maar voor de burgerlijke rechter wordt voorgelegd. De burgerlijke rechter laat zich niet haasten door de Crisis- en herstelwet. Duidelijk is dat de eigendom van grond op de juiste locatie mensen nog de enige gelegenheid biedt om zich te weer te stellen tegen de haast om de Buitenring aan te leggen. Met in het achterhoofd de gedachte dat de belastingbetaler uiteindelijk de Buitenring zal betalen, vindt het Platform dat de prijzen die voor grondverwerving i.v.m. de Buitenring door de Provincie werden en worden betaald, door een volksvertegenwoordigend orgaan zullen worden gecontroleerd op realiteitswaarde. Over de schade die het bestemmingsplan Buitenring en het PIP teweegbrengen kunnen burgers een schadeclaim indienen als zijnde planschade. De procedure daarvan is wettelijk vastgelegd, maar het zou getuigen van realiteitszin als een begroting van te verwachten planschadeclaims was opgenomen. Deze omissie kan worden hersteld. Deze planschade kan en mag niet worden afgewenteld op de Parkstadgemeenten. Uiteindelijk ligt het primaat van de Buitenring bij de Provincie, desnoods tegen wil en dank van de Parkstadgemeenten. Het Platform neemt het op voor de inwoners van Vaesrade die geconfronteerd worden met een te verwachten waardevermindering van hun onroerend goed na aanleg van de Buitenring. En dat zijn er veel. Te verwachten is dat de geldbuidel van de Provincie daarvoor niet wijd open zal gaan. Provinciale Staten kunnen dit aspect bij de besluitvorming over de Buitenring meenemen. Ofschoon in individuele gevallen pas wordt beslist als de reële schade daadwerkelijk kan worden vastgesteld.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11129**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	c) Ringwegen Turborotonde De Buitenring is oorspronkelijk als ringweg bedoeld. Maar door de extra lange lus met turbo-rotonde is de ring niet als zodanig te gebruiken. De gevormde omwegen en belemmeringen zorgen ervoor dat deze lus in veel gevallen flinke tijdverliezen oplevert en dus door weggebruikers gemeden gaat worden. En dan is de Buitenring dus een obstakel in plaats van de beoogde oplossing, terwijl het lokale verkeer dichtslibt. In april 2008 is door de Werkgroep Evaluatie Geregelde Turbopleinen van de provincie Zuid-Holland een Evaluatierapport "Toepassing Geregelde Turbo-pleinen" uitgebracht, dat veelzeggende en bijster interessante informatie bevat. De werkgroep schrijft op pag. 14 van dit rapport: "Evaluatie van gedrag in relatie tot de vormgeving van het plein en de verkeersveiligheid plaatsen kanttekeningen bij het turboplein. Het foutpercentage is hoog en het plein maakt bewegingen mogelijk die tot ernstige ongevallen kunnen leiden. Het aandeel foutmanoeuvres ligt op turbopleinen hoger dan op conventionele kruispunten. Op basis hiervan adviseert TNO terughoudend om te gaan met het toepassen van turbopleinen." Dat is nogal een heftige conclusie, vindt het Platform en kennisname van ge-noemd rapport lijkt ons ten zeerste geboden. Het Platform gaat dit rapport hier niet samenvatten. Met name kunnen de ervaringen opgedaan met turbopleinen elders in het land voorkomen dat wij hier dezelfde toestanden krijgen als vorig jaar bij de tunnels nabij Roermond. Op dat punt heeft Rijkswaterstaat in combinatie met de Provinciale afdeling wegenbouw geen beste reputatie gekregen. Leren van wat anderen fout hebben gedaan en analyses maken van hoe het beter kan, is altijd wijzer dan blind op de eigen "wijsheid" vertrouwen en als een karrepaard de uitgestippelde route blijven vervolgen omdat die nu eenmaal uitgestippeld was.
Antwoord:	De locatie en vorm van de aansluiting Nuth is het resultaat van een proces van afwegingen waarbij onder andere de (zwaarte van) verkeersrelaties, de doelen die nagestreefd worden (functionaliteit) alsmede de (ruimtelijke) beperkingen een rol hebben gespeeld. In het kader van de MER voor de aansluiting Nuth zijn dynamische verkeersberekeningen gemaakt waarmee aangetoond is dat het voorgestelde verkeersplein Nuth de verkeersstromen kan afwikkelen. Uit de uitgevoerde verkeersanalyses (zie deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg) en het rapport “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de Buitenring inclusief aansluiting Nuth leidt tot kortere reistijden op diverse verkeersrelaties. Voor bepaalde verkeersrelaties zullen echter ook ten gevolge van de aansluiting Nuth voor bepaalde verkeersrelaties omwegen en extra reistijden ontstaan. Het meenemen van ervaringen hebben we geborgd door de “bedenker van het turboplein” (de heer Fortuijn) te betrekken bij het totstandkomingsproces van de aansluiting Nuth. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11130**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Hulpdiensten In de Tracénota/MER worden voor de hulpdiensten de effecten beschreven die optreden bij de verschillende alternatieven. Volgens de Provincie is Vaesrade voor de hulpdiensten bereikbaar via Kathagen en ook de Naanhofsweg. Bovendien wordt de parallelle fietsstructuur ten zuiden van de Buitenring in het Voorkeurs-tracé vormgegeven als calamiteitenroute. Door de oversteekbaarhei d van de BPL op diverse locaties vervalt de omrijdbeweging. Ondanks dat in het rapport melding wordt gemaakt van een leemte in kennis en informatie, omdat het laatste ontwerp van de aansluiting niet door de hulpdiensten is getoetst, concludeert men dat de alternatieven gelijkwaardig scoren. Maar het Platform Vaesrade wil daar wel zekerheid over hebben, dit kan van levensbelang zijn. Door het opheffen van de aansluiting Nuth-zuid ontstaat voor een ambulance bij spoedritten vanuit de ambulancepost Heerlen, wel een omrijdbeweging naar Vaesrade en Nuth. Vaesrade is dan bereikbaar via het verkeersplein, de Rei j mersbeker weg en de verbindingslus naar Kathagen of via de Buitenring en de aansluiting Schuureikenweg en Naanhofsweg. Bij spoedritten naar het Atriumziekenhuis in Heerlen is dit ook het geval. Het is op dit moment niet duidelijk of deze langere omrijdbeweging ook een extra aanrijdtijd betekent en dat hierdoor de maximale aanrijdtijd wordt overschreden. Voor de brandweer is een langere omrijdbeweging alleen van toepassing voor calamiteiten in Nuth, omdat de eerste uitruk plaatsvindt vanuit de kazerne Brunssum. Volgens de Brandweer Zuid-Limburg zou dit geen probleem zijn, omdat de aanrijdtijd door de Buitenring aanzienlijk verkort wordt. Dit dient echter ook door de Provincie te worden onderzocht.
Antwoord:	Naar aanleiding van de vraag over de bereikbaarheid van Nuth en Vaesrade door hulpdiensten hebben we een verkeerskundige analyse gedaan naar de reistijden vanaf het Atriumziekenhuis naar de Pastorijstraat in Nuth. Uit deze analyse is gebleken dat de hulpdiensten na aanleg van de Buitenring nog steeds in minder dan 10 minuten ter plaatse kunnen zijn. Voor Vaesrade geldt een gelijke situatie. De bereikbaarheid van Nuth voor hulpdiensten blijft daarmee gegarandeerd. Vorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01577-BOR-AN2MER**

Subzienswijze: **11131**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Platform Vaesrade ea , Rozenstraat 11 6361HS te Nuth
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tijdens de aanleg van de Buitenring zal er veel werkverkeer door Vaesrade komen. Ook zullen er allerlei werkzaamheden plaatsvinden, die overlast bezorgen aan de inwoners van Vaesrade, zoals wegafsluitingen, geluid en stof in de lucht. Het mag niet zo zijn, dat deze overlast geheel ten laste van de inwoners van Vaesrade komt/blijft, zonder dat daar tegenover een redelijke compensatie /vergoeding staat. Over dit aspect zwijgt het concept- Inpassingsplan, het Platform Vaesrade is van mening dat ten aanzien van het aanlegtraject overleg dient plaats te vinden met de gemeente Nuth over de logistiek in het areaal van de gemeente dat hiervan last gaat krijgen en over genoemde compensatie. Ook zal bij de planning rekening gehouden moeten worden met lokale werkzaamheden en activiteiten, zodat het (maatschappelijk) verkeer niet voor korte of langere tijd ontwricht wordt. Tijdige afstemming is geboden, waarbij de Provincie niet altijd het machtswoord mag spreken.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Over de wijze waarop de werkzaamheden ten behoeve van de Buitenring zullen worden uitgevoerd, zal te zijner tijd overleg gevoerd worden. Uiteraard is hierbij uitgangspunt dat overlast door deze werkzaamheden zoveel mogelijk beperkt zal worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10494**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01578-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10495

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herbal in gsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moeten worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt.□Cliënt is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01578-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10496

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om. sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden» waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen.□Cliënt is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst cliënt er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van de regio te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren. Door de Buitenring nemen de capaciteit en doorstroming op het wegennet in Parkstad Limburg toe en wordt het onderliggende wegennet ontlast. Bovendien zorgt de Buitenring voor een logischer structuur van het wegennet in Parkstad, waardoor attracties makkelijk te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen. De bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve attracties neemt hierdoor toe. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10497**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden. Cliënt kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënt van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10498**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. In het ontwerp van de Buitenring is er veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden ter plekke diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10499**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ecorys heeft berekend dat door de aanleg van de BPL de reistijd een paar minuten wordt verkort voor het zakelijk en vrachtverkeer. Dit levert ongeveer een besparing van 100.000 uur ofwel een kostenbesparing van 5,3 miljoen euro per jaar op. Tevens wordt op een tweetal onderdelen in totaal 300.000 euro bespaard. Er is derhalve een besparing van in totaal 5,6 miljoen euro. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemerskUmaat van de regio.□Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat, wordt ondermeer de normering van de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënten wijzen erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen Optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënt wijst er op dat dit getaj niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys, Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Client wijst et uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een bruto-effect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	In de rapportage 'Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt gesteld dat de Buitenring een positief effect zal hebben op werkgelegenheid en zorgt voor 180 arbeidsplaatsen. Het betreft arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de realisatie van de Buitenring zijn toe te rekenen. De werkgelegenheid is het gevolg van de betere bereikbaarheid en dalende transportkosten voor bedrijven in Parkstad Limburg door de realisatie van Buitenring. Dit effect is structureel. De 180 arbeidsplaatsen betreffen specifiek het werkgelegenheid in Parkstad (=bruto-effect). Een deel van de toename van de werkgelegenheid kan ten koste gaan van een afname van werkgelegenheid buiten de regio (=netto-effect); de werkgelegenheid komt/blijft in Parkstad in plaats van te verplaatsen naar buiten de regio. Verwacht wordt dat de realisatie van de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken naar, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Het indirecte effect van de Buitring op werkgelegenheid is in de rapportage niet gekwantificeerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10501**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënt wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënt is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10502**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënt vraagt zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënt uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10503**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen.□Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom.□Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verfceersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ Een eventuele toekomstige herinrichting van deze lokale wegen, die afgestemd is op de lagere belasting, is een zaak van de lokale wegbeheerders en valt buiten de scope van het project Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkuometcrs buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10505**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënt wijst er op dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10506**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de FC- verhouding op diverse wegvakfcen in Parfcstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0;80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een J/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënt is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënt op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01578-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10507

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid□wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum,□Landgraaf en Kerkrade naar`Aken significant lager is.□In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënt is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënt wijst er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De provincie vindt van belang dat de Buitenring, naast andere doelstellingen, zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van Parkstad Limburg als geheel. De reistijdwinst door de Buitenring kan oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op voor het totale verkeer in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10508**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het□wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintcnsite:ten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en bamèrewerkmg van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NÜ2, PMi0 en C02 met circa 5% amemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënt wijst er op dat de amame van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënt wijst er ook op dat de waarden NOa, PMjo en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10510**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10511**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer□de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het□gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet.□Cliënt is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10512**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselon gevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10513**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitcnring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doclbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënt beeft in het kader van de paragrafen l a tot en l f al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënt maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10514**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënt van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënt gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen, aan woon-werkverkecr. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënt vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun. huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Het waarderen van reistijdveranderingen is gedaan via de voorgeschreven richtlijnen. De MKBA gaat uit van de meest actuele kostenramingen voor de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10515**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is m de toelichting op het ontwerp- inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënt wijst erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënt is van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van november 2008 is een oordeel gegeven over het MER fase 2 en de 1e aanvulling op het MER. De commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie vormt voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. De Commissie m.e.r. geeft echter wel aan dat in het kader van de uitwerking van het voorkeurstracé in het Inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen essentiële informatie en overige aanbevelingen. □□Met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. is een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. □□Een van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. uit dit toetsingsadvies was, dat zij adviseren om in de aanvullingen van het MER nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en te bezien of de alternatieven nog passend zijn.□Naar aanleiding van deze opmerkingen is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □□Het vorenstaande getuigt van een zorgvuldige voorbereiding van het Inpassingsplan, waarbij de adviezen van de Commissie m.e.r. uitdrukkelijk in acht zijn genomen. □□□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10517**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt woont op een perceel aan de Klingstraat 11 te Brunssum. Hij zal bij de aanleg van de BPL ongeveer op 50 meter afstand van de BPL te wonen. Cliënt vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Cliënt wijst er in dat verband op dat grote delen van Onderbanken en Brunssum al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aanen vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1 -Rl is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in de kernen Schinveld en Brunssum piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Client is van metiing dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in de woonbuurt van cliënt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □ Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10518**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Korte afstand tussen zijn woonbuurt en de BPL. Cliënt beeft dan ook ernstige bezwaren tegen de toegepaste noordelijke variant zo dicht bij zijn huis. Cliënt wijst er uitdrukkelijk op dat op grond van de algemene gronden van zijn zienswijze ook niet de nut en noodzaak van de BPL is aangetoond.□Cliënt heeft zich in de contacten met de provincie zeer actief betoond. Zo heeft hij met andere□medebewoners van zijn buurt begin 2009 een voorstel gedaan voor het aanleggen van de BPL□naast zijn wijk in een tunnelbak. Cliënt is van mening dat dit voorstel nimmer serieus is bestudeerd.□Dit blijkt ook uit het feit dat hieraan in het ontwerp-inpassingsplan geen specifieke aandacht is besteed. Hij heeft destijds alleen gehoord dat dit uit oogpunt van geologie niet kan zonder enige onderbouwing waarom.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10519**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tevens bevreemdt het cliënt dat de provincie niet serieus heeft gekeken naar andere aansluitingen vanaf Brunssum op de A76.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10520**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dat de MER fase I, het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld, was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Er zijn echter nooit corridors door de provincie tegen elkaar afgezet of afgewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest.□Cliënt wijst in dit kader op twee alternatieven die nooit serieus onderzocht zijn.□Alternatief I□Eindjaren 90 van de vorige eeuw is de provincie gewezen op een ander zoekgebied. Komend□vanaf de A2 ligt het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Docnrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274. Dat is de N 580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring. Als dit zoekgebied was afgewogen tegen de huidige corridor dan had het voor de hand gelegen dat voor deze variant was gekozen. Vanaf dat punt had dan een oplossing kunnen komen om het tracé te vervolgen. Het voordeel van deze variant is dat de Brunssummer Heide niet zo ingrijpend belast wordt en dat de bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad ook hiermee was opgelost. Echter de provincie zelf heeft dit zockgebied gefrustreerd. In 2009 is de N 580 als provinciale weg geschrapt.□Alternatief 2□In 2001/2002 is de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid `m het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de B. 56 neu en de N 297 naar Brunssum en Önderbanken. Ook hier geldt weer dat vanaf dat punt weer een oplossing moet komen om het tracé te volgen.□Deze twee alternatieve corridors zijn nooit afgewogen tegen de huidige corridor, die de afgelopen l O jaar in allerlei stukken is verschenen. Cliënt is van mening dat de provincie bovengenoemde twee alternatieven ten onrechte niet heeft meegenomen en bewust heeft toegewerkt naar de huidige corridor.
Antwoord:	In 1999 is reeds een Startnotitie gepubliceerd door het college van Gedeputeerde Staten. De realisatie van de Buitenring richt zich voornamelijk op het verbeteren van het regionaal verbindend wegennet waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het bestaande wegennet waaronder de N298, de N299 en de N300. Bij het bepalen van de alternatieven is voornamelijk gekeken naar functionele, milieukundige en verkeerstechnische eisen. Hierbij is bepaald dat in een aantal segmenten buiten het bestaande wegennet nieuwe weggedeelten aangelegd dienen te worden. Deze segmenten vormden de input voor de Tracénota/MER fase 1. In de Tracénota/MER fase 1 lag het accent op de vergelijking tussen de alternatieve corridors. Het plangebied is hierbij opgedeeld in segmenten om de effecten duidelijker te kunnen vergelijken en om ruimte creeren voor varianten binnen de corridors. In de tracenota/MER fase 1 is expliciet gekeken naar de ecologische structuur van het gebied en en de daar voorkomende waardevolle flora en fauna. □In 2006 is een Startnotitie opgesteld waarbij gebruik is gemaakt van een conflictzone kaart. Deze conflictzonekaart diende als basis voor de ontwikkeling van alternatieven binnen de aangewezen corridor uit het POL 2001. Hierbij speelde wederom de EHS een belangrijke rol in de afweging van de tracékeuze. Tevens zijn binnen de Startnotitie twee extra tracéalternatieven c.q. tracécorridors worden onderzocht, namelijk het traject Roderland-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring (beiden over bestaand wegennet). □Zowel uit de Startnotitie 1999, de Tracenota/MER fase 1 als de Startnotitie 2006 is niet de noodzaak aanwezig geweest om te zoeken naar alternatieven buiten de aangewezen segmenten dan wel corridor. □ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01578-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10521**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Snackers , Klingstraat 11 6441KE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Tenslotte bevreemdt het cliënt dat de provincie heeft gekozen voor de noordelijke variant in plaats van de zuidelijke variant. Op basis van de MER rapportage scoort namelijk de noordelijke variant het beste voor het verkeer en de economie, terwijl de effecten op natuur en landschap het grootst zijn. Het tracé Zuid scoort op basis van de MER rapportage nergens als beste, maar ook niet als slechtste. De effecten op het landschap en natuur zijn evenwel kleiner als bij de noordelijke variant.
Antwoord:	In paragraaf 7.4.4 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er gekozen is voor de noordelijke passage van Brunssum. Naast het ontbreken van (bestuurlijk) draagvlak bij de gemeente, de regio, het waterschap en Afcent, hebben de volgende afwegingen meegespeeld bij de keuze voor het noordelijke tracé rond Brunssum: - de noordelijke passage draagt het meeste bij aan de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé). - de als gevolg daarvan optredende verbetering in verkeerskundig opzicht en qua leefbaarheid (ontlasting kern Brunssum). - de verbetering in de ruimtelijke structuur. - de mogelijkheid om aldus een robuuste verbinding te creëren tussen Brunssummerheide en Schutterspark. - de aanzienlijke betere mogelijkheden voor economische structuurversterking en toerisme. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01579-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10522**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Veen - Duyzings C.C.J., Klingbemden 102 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ik ben van mening, dat het voornemen om de buitenring ter hoogte van de Merkelbeekcrstraat op maaiveldhoogte aan te leggen, in combinatie met de geplande omlegging van deze straat via de wijkstraat Klingbemden middels een te realiseren brug over de buitenring geen recht doel aan het karakter van onze wijk en een onevenredig grote aanslag betekent op onze leefomgeving. Voor uw informatie: de wijk klingbcmden is een kindvriendelijke, verkeersarme wijk met wegversmallingen en kent een snelheidsbcgrenzing van 30 km/uur. Het is hier tot nu toe zeer goed wonen in een mooie omgeving, waarin we overigens wel al genoeg te verduren hebben van het lawaai van de AWACS-vliegtuigen.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01579-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10523**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Veen - Duyzings C.C.J., Klingbemden 102 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De vind concreet, dat de buitenring - als deze al wordt gerealiseerd - verdiept moet worden aangelegd en de Merkelbeekerstraat aan de onderkant moet kruisen, zodat de geluidsbescherming (naar ik heb begrepen in de vorm van aarden wallen) zo laag mogelijk kan blijven en zodoende optimaal kan worden ingepast in het landschap met minimale verstoring.□Ingeval dit technisch gezien geheel en al onmogelijk zou blijken, is mijn mening, dat de voorgenomen brug vanuit de straat Klingbemden ter hoogte van de huisnummers 161 tot en met 157 over de buitenring slechts een brug mag zijn, bestemd voor fietsers en voetgangers. Een brug dus, vergelijkbaar met de huidige overkruising van de N276 als verbindingsroute tussen Brunssum Noord en de wijk het Ambacht.
Antwoord:	De Buitenring verder verdiept aanlegggen is door de richtlijnen omtrent hellingspercentages, in combinatie met de hoogteligging van de Buitenring bij de Europalaan helaas niet mogelijk. In eerdere stadia van de planvorming van de Buitenring kende deze weg juist een verhoogde ligging. Vervolgens is de weg zover mogelijk omlaag gebracht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01579-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Veen - Duyzings C.C.J., Klingbemden 102 6441KR te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In alle gevallen dient te worden voorkomen, dat er een sluiproute via onze woonwijk ontstaat voor verkeer van en naar Schinveld. Bingelrade. Amstenrade en Merkelbeek met allerlei onaanvaardbare consequenties.□Te denken is hierbij aan consequenties zoals toename van verkeersonveiligheid, zeker voor onze kinderen, toename van fijnstof. lichtvervuiling voor de gezinnen, die loodrecht op de geplande verkeersbrug wonen en nog meer verkeerslawaai.
Antwoord:	Door de aanleg van de Buitenring worden de routes van Brunssum richting Merkelbeek (over de Titus Brandsmastraat) richting Schinveld (over de Groeneweg) en richting Bingelrade (over de Kloosterstraat) rustiger. Hoewel de omleiding van de Merkelbeekerstraat via de Klingbemden zorgt voor een verkeerstoename op een klein deel van deze weg, is er geen sprake van het ontstaan van een drukke, onveilige verkeerssituatie. De Klingbemden heeft als erftoegangsweg voldoende capaciteit om de verkeersstroom (minder dan 2000 mvt/etm) te verwerken. Daarnaast vallen de verkeersintensiteiten ook ruimschoots binnen de gangbare leefbaarheidsstreefwaardes van een erftoegangsweg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10525**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10527**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01580-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10528

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10529**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Clienten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10530**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10531**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten. Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10532**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënten wijzen er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënten zijn van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10533**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënten uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10534**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	liënten wijzen er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor□wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL□januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënten zijn er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënten wijzen er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.□
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk:□1. dat het verkeersmodel is aangepast;□2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10535**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.Cliënten wijzen erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10536**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband xvijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01580-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10537

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten zijn van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënten zijn van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten wijzen er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10539**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NOa, PM]0 en CÜ2 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af.□Cliënten wijzen er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er□zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënten wijzen er ook op dat de waarden NO2, PM10 en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.□□
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10540**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst er op dat in de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid en verkeer nergens de vergelijking is gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd. Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10542**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. Cliënten wijzen er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet.□Cliënten zijn van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.□
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. □Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). □ □Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10543**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënt is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10546**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doeïbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënten hebben in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat hun zienswijze is op het terrein van het doeïbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in hunvisie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doeïbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënten maken dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Het Inpassingsplan voor de Buitenring, inclusief onderliggende rapporten zoals het rapport van ECORYS, bouwt voort op verkeersberekeningen die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10547**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKJBA zijn cliënten van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden.Cliënten gaan ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënten vinden het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10548**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënten wijzen erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënten zijn van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van november 2008 is een oordeel gegeven over het MER fase 2 en de 1e aanvulling op het MER. De commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie vormt voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. De Commissie m.e.r. geeft echter wel aan dat in het kader van de uitwerking van het voorkeurstracé in het Inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen essentiële informatie en overige aanbevelingen. □□Met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. is een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. □□Een van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. uit dit toetsingsadvies was, dat zij adviseren om in de aanvullingen van het MER nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en te bezien of de alternatieven nog passend zijn.□Naar aanleiding van deze opmerkingen is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □□Het vorenstaande getuigt van een zorgvuldige voorbereiding van het Inpassingsplan, waarbij de adviezen van de Commissie m.e.r. uitdrukkelijk in acht zijn genomen. □□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10549**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Doordat de Provincie de BPL bij Vaesrade niet verdiept gaat aanleggen- zoals in eerste instantie door de Provincie beloofd,- krijgen cliënten in Vaesrade te maken met meer geluidsoverlast en hogere stikstof- en fijnstofconcentraties. Het geluidsscherm dat gepland wordt aan de kant van Hoensbroek is ter bescherming van de vleermuizen. Voor de inwoners van Vaesrade wordt een aarden wal gemaakt. Het verkeerslawaai weerkaatst tegen het geluidsscherm richting Vaesrade. Dit heeft tot resultaat dat Vaesrade een echoput wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is rekening gehouden met de reflectie van geluid via geluidsschermen en geluidswallen. De reflectie van geluid zal echter minimaal zijn, omdat de geluidsschermen geluidsabsorberend worden uitgevoerd, en de geluidswallen een geluidsabsorberend karakter hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10550**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Cliënten vragen zich af waarom bij de inwoners van Mariagewanden en Mariarade gekozen is voor het MMA-Mens (meest milieuvriendelijke alternatief) en bij de inwoners van Vaesrade niet.
Antwoord:	Anders dan wordt verondersteld zijn er geen twee MMA`s onderzocht maar is in het MER één MMA bepaald op basis van een beschouwing op de visies Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. In het MER is wel aangegeven dat er ter plaatse van de passage langs Hoensbroek (over de Randweg of langs Vaesrade) een grote tegenstelling is tussen de effecten op Natuur & Omgeving en Woon- & Leefmilieu. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10551**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er zal in Vaesrade veel sluipverkeer ontstaan tengevolge van de BPL. Op de Naanhofsweg bijvoorbeeld zal het aantal voertuigbewegingen per etmaal vertwintigvoudigen. Van 100 naar 2000 voertuigbewegingen. Alle toevoerstraten zullen dus ook met meer verkeersdrukte te maken krijgen. Het verkeerslawaai van de BPL, plus de toename van het siuipverkeer, plus het frequente overvliegen van de sterk verouderde AWACS-toestellen (categorie- 2 toestellen), zorgt in Vaesrade voor een zeer hoge geluidsbelasting. De luchtkwaliteit is hier inherent aan. Cliënten vragen of dit is meegenomen bij het geluidsonderzoek. Cliënten wijzen er in dit verband op dat diverse kernen in de regio Parkstad Limburg al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van de AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-R! is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in diverse kernen in de regio Parkstad piekbelastingen van 99,9 db(A) zijn gemeten. De Raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Cliënten zijn van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in hun woonbuurt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezien geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10552**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Door de aanleg van de BPL verliezen cliënten in hun dorp een prachtige oude holle weg, die door veel mensen als wandelroute gebruikt wordt. Cliënten willen weten hoe dit gecompenseerd gaat worden.
Antwoord:	De Holleweg wordt gedeeltelijk doorsneden en hersteld voor voetgangers via de nieuw aan te leggen ongelijkvloerse kruising voor de Rozenstraat. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01580-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10553**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Cliënten zijn van mening dat de provincie nog moet aantonen waarom de BPL bij Vaesrade niet□over de bestaande Randweg gerealiseerd kan worden. Deze weg is te zijner tijd door de provincie aangelegd als provinciale ontsluitingsweg. Er is toen natuur opgeofferd voor infrastructuur. Door pal erlangs de BPL aan te leggen wordt opnieuw de natuur doorsneden. Cliënten zijn van mening dat nut en noodzaak van de BPL niet is aangetoond.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. Dit is een hard uitgangspunt. Dit is ook de reden dat de aansluiting op de A76 bij Nuth is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring; beide zijn onlosmakelijk aan elkaar verbonden. Er zijn verschillende alternatieve oplossingen en lokaties onderzocht in de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. Op basis van een integrale afweging, gebaseerd op de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de tracénota/MER, heeft GS van de provincie Limburg als voorkeursalternatief gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit alternatief is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring. Dit alternatief levert als een van de weinige alternatieven voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer (toekomstvaste oplossing) en heeft de minst nadelige milieueffecten. Qua ontwerp is dit ook de meest compacte oplossing. Uit de Passende Beoordeling die is uitgevoerd voor het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal komt naar voren dat de aansluiting Nuth, inclusief de turbo-rotonde, niet leidt tot significant negatieve effecten op de beschermde natuurwaarden in het gebied. Ter compensatie van de aantasting van de beschermde gebieden EHS en POG wordt aangrenzend aan de weg op verschillende plaatsen nieuwe natuur ontwikkeld. Tevens wordt aantasting van leefgebied van beschermde soorten gemitigeerd door inrichting van leefgebied op andere locaties, en worden bestaande faunaverbindingen hersteld door de aanleg van diverse faunapassages voorzien in de gewenste verbindingszone tussen Schinnen en Nuth. Daarmee wordt ingespeeld op de wens om ter plaatse een ecologische verbindingszone te realiseren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01580-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10554

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De inwoners van Vaesrade moeten na de aanleg van de BPL extra kilometers omrijden. Zo moet er vier kilometer extra gereden worden om in Heerlen te komen en naar Hoensbroek 3 kilometer extra. Cliënten vragen zich afin hoeverre dit is meegenomen in de tijdwinst voor automobilisten die in het rapport van Ecorys staat vermeld.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Uit de uitgevoerde verkeersanalyses (zie deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg) en het rapport “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de Buitenring leidt tot kortere reistijden op diverse verkeersrelaties. Dit laat onverlet dat op sommige verkeersrelaties de Buitenring ook voor toename van de reistijden kan zorgen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01580-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10555

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	DAS namens Reckin , Burg. Ritzenstraat 12 6361HX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat de waarde van huis als gevolg van de BPL in hun buurt zal dalen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01581-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10556

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Enexis , Postbus 856 5201AW te `s-Hertogenbosch
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	1. Ontwerp-inpassingsplan Buitenring BPL, Regels, artikel l Begrippen Artikel l bevat geen definitie wat onder een kabel en een leiding dient te worden verstaan. Hierdoor is bijvoorbeeld onduidelijk of in de leidingartikelen van artikel 9 t/m 13 ook kabels zijn begrepen. Enexis B.V. verzoekt PL dan ook een leiding- en een kabeldefinitie op te nemen in de begrippen.
Antwoord:	Voor definitie van `leiding` wordt de definitie gehanteerd conform NKL1999, artikel 1, lid j, k en L. Hier wordt onder leiding verstaan: leiding of kabel.□ Het gaat hier dus om zowel kabels als leidingen. Het toevoegen van een begripsomschrijving ter verduidelijking hiervan is niet gebruikelijk en ook niet nodig.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01581-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10557**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Enexis , Postbus 856 5201AW te `s-Hertogenbosch
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	2. Ontwerp-inpassingsplan Buitenring BPL, Regels, artikel 9 t/m 13 Leiding Enexis B.V. wenst een algemeen kabel- en leidingenartikel opgenomen te zien in de Regels. In dit algemene artikel wordt bepaald dat PL de algehele coördinatie van de kabels en leidingen op zich neemt inclusief de vestigingen van zakelijk recht. Meer in het bijzonder m.b.t. zakelijk recht vestigingen wenst Enexis B.V. gewaarborgd te zien dat PL voor deze vestigingen zal zorgdragen, inclusief noodzakelijke onteigeningen. PL zal in dit kader tevens de rechthebbende op schadevergoeding schadeloosstellen. Deze kosten zullen niet worden doorbelast aan Enexis B.V. Enexis B.V. wenst deze bepaling om meerdere redenen:□a) Efficiënte en snelle werkwijze;□b) Synergie;□c) Kostenbesparing;□d) Geen stagnatie in de planning en realisatie van de BPL;□e) Doelstelling WRO: verantwoordelijkheid bij de overheid.□Enexis B.V. ziet in artikel 9 t/m 13 geen bepalingen terugkomen over de kabels van Enexis□B.V.. Enexis B.V. verzoekt PL om dezelfde bepalingen zoals genoemd in onderstaande punten□3 en 4 op te nemen voor wat betreft haar kabels. Daarnaast wenst Enexis B.V. gewaarborgd te zien dat en hoeveel ruimte wordt gereserveerd voor huidig en toekomstig onderhoud aan kabels en leidingen. Ook hier geldt dat de omvang van deze bereikbaarheid per locatie dient te worden beoordeeld. Enexis B.V. wenst in desbetreffende artikelen hierover opgenomen te zien dat Enexis B.V. en PL de benodigde ruimte per situatie gezamenlijk zullen bepalen.
Antwoord:	De provincie is verzoeker voor verleggingen. De werkwijze die wordt gevolgd is beschreven in het Uitvoeringsprotocol Schadevergoeding Kabels en Leidingen van 14 september 2001. Verleggingen zullen in tijd parallel lopen met de realisatie van BPL. De Opdrachtnemer van het realisatiecontract krijgt met betrekking tot kabels en leidingen een coordinatieverplichting. De provincie zal hierbij het proces begeleiden en indien nodig een sturende rol vervullen. De Opdrachtnemer zal concept-projectovereenstemmingen opstellen. Projectovereenstemmingen worden gesloten tussen Provincie en leidingbeheerder.□Naar ons oordeel komt die procedure voldoende tegemoet aan de belangen van reclamant.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: **01581-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10558**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Enexis , Postbus 856 5201AW te `s-Hertogenbosch
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	3. Ontwerp-inpassingsplan Buitenring BPL, Regels, artikel 9 Leiding - Gas: □Uit artikel 9 blijkt niet dat ruimte is gereserveerd voor het verleggen van de huidige gasleidingen. Indien deze ruimte wel is gereserveerd, dan is de hoeveelheid ruimte niet□duidelijk. Enexis B.V. verzoekt PL dan ook om bepalingen omtrent de ruimte van verlegging op te nemen in artikel 9. Daarnaast ziet Enexis B.V. in artikel 9 graag vastgelegd, dat wat als□voldoende legruimte dient te worden gekwalificeerd, afhankelijk is van de locatie van de□leiding die dient te worden verlegd. Enexis B.V. en PL zullen in gezamenlijk overleg bepalen of□gasleidingen verplaatst moeten worden en waar deze dienen te komen liggen.
Antwoord:	Exacte locaties en gereserveerde ruimte voor te verleggen kabels en leidingen zijn nog niet bekend. Enkel de stroken voor te verleggen hogedruk-aardgasleidingen van Gasunie zijn, in het kader van externe veiligheid, als bestemde stroken opgenomen in het PIP. Locaties voor overige kabels en leidingen zullen, op basis van het definitieve ontwerp, in overleg met de beheerder worden bepaald.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01581-BDR-PIPBPL

Subzienswijze: 10559

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Enexis , Postbus 856 5201AW te `s-Hertogenbosch
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	4. Ontwerp-inpassingsplan Buitenring BPL/ Regels, artikel 13.1.□Artikel 13.1 luidt als volgt: "De voor Leiding - Gas aangewezen gronden zijn, behalve voor de□daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van□gastransportleiding(en)". Enexis B.V. ziet graag verduidelijkt welke aangewezen gronden bestemd zijn voor de gasleidingen van Enexis B.V., althans wenst dienaangaande dat kaartlocaties beschikbaar worden gesteld.
Antwoord:	Artikel 13 van de regels heeft betrekking op de bestaande waterleidingen. Artikel 9 op bestaande gasleidingen. Exacte locaties voor te verleggen niet-hogedrukgasleidingen zullen, op basis van het definitieve ontwerp, in overleg met de beheerder en de betrokken worden bepaald. Streven is om verleggingen van de leidingen te realiseren binnen de PIP-grenzen of binnen reeds bestaande leidingstroken. Indien dit niet lukt, zullen met grondeigenaren buiten de PIP-grenzen afspraken worden gemaakt en vastgelegd in vergunnuingen of vastrechtovereenkomsten.□Voor werkterreinen, buiten de PIP-grenzen, die tijdelijk benodigd zijn voor realisatie van de verleggingen, zullen separaat afspraken worden gemaakt met grondeigenaren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: 01582-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10560

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat hoewel de Buitenring geen ruimtebeslag meer zal hebben op het Jeugrubbebos zelf, de Buitenring - vanwege de nabije ligging ten opzichte van het bosperceel als zijnde EHS gebied - nog steeds significante negatieve effecten heeft op het bosperceel als gevolg van geluid- en lichthinder en aldaar aanwezige zwaar beschermde flora en fauna. Van Ingen is in ieder geval van mening dat enkel de toepassing van geluidsarm asfalt in deze onvoldoende is om een verstoring van de beschermde flora- en fauna te voorkomen en is van mening dat - ter plaatse waar de buitenring langs het EHS gebied loopt - aanvullende maatregelen nodig zijn om de verstoring van de flora en fauna tot een minimum te beperke.
Antwoord:	De aanwezige flora en fauna binnen het plangebied van de Buitenring die nadeel ondervinden van de voorgenomen ontwikkeling worden waar mogelijk gemitigeerd en als daarmee het nadelige effect niet wordt wegnomen, moet er gecompenseerd worden. Daarmee wordt voldaan aan de nationale wetgeving ten aanzien van soortbescherming dat verwoord staat in de Flora en faunawet.□Door het treffen van deze mitigerende en compenserende maatregelen wordt de verstoring tot een minimum beperkt.□Eind 2007 heeft het ministerie van VROM in samenspraak met LNV en de provincie de “Spelregels EHS”uitgebracht. Daarin is gesteld dat kwalitatieve effecten zoals verstoring en verdroging alleen worden meegenomen als het gaat om ingrepen die plaatsvinden binnen de EHS. In die zin zijn er meer dan voldoende maatregelen ook vanuit beleidsoogpunt genomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10561**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Doordat de buitenring vlak naast het EHS gebied komt te liggen is het noodzakelijk dat negatieve effecten op de bodemkwaliteit worden vermeden dan wel worden geminimaliseerd, wegens de gevoelige flora en fauna die in het gebied aanwezig is en de eventuele schade die de percelen van Van Ingen zouden kunnen ondervinden ten gevolge van aanleg van de Buitenring. Dit punt is naar de mening van Van Ingen onvoldoende onderzocht. Ook op dit punt dient derhalve nader onderzoek plaats te vinden en dienen zo nodig aanvullende maatregelen te worden genomen.
Antwoord:	In het geohydrologisch onderzoek zijn de effecten van de BPL op de natuurgebieden onderzocht. In het ontwerp is ter plaatse van de kwetsbare natuurgebieden het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. De bodem en het grondwater worden niet aangesneden. Daarnaast zijn in het afwateringsplan voor de BPL aanvullende maatregelen genomen om de intrekgebieden te behouden en kwetsbare gebieden ontzien. □□In het geohydroloigch onderzoek en waterparagraaf zijn voorts de effecten van de weg op de omgeving onderzocht. Uit de analyse blijkt dat door de minimale zettingen, de hoge ligging en de infiltratie greppels de BPL hydrologisch neutraal wordt aangelegd. Effecten op intrekgebied, blokkering van grondwaterstroming, verdroging is geen sprake. Nader onderzoek naar de hydrologie van de natuurgebieden is niet vereist. □ De nadelige effecten op de aanwezige flora en fauna binnen het plangebied van de Buitenring naar aanleiding van de voorgenomen ontwikkeling, worden waar mogelijk gemitigeerd en als daarmee het nadelige effect niet wegnomen wordt moet er gecompenseerd worden. Daarmee wordt voldaan aan de nationale wetgeving ten aanzien van soortbescherming dat verwoord staat in de Flora en faunawet.□Ten behoeve van de wegbermen met bijbehorende sloten binnen het plangebied van de Buitenring Parkstad worden mitigerende maatregelen getroffen in het kader van de zorgplicht conform de Wet bodembescherming. Naar aanleiding van landelijke maatregelen bij wegverkeer (zoals loodvrije benzine) is de depositie van stoffen buiten het plangebied van de Buitenring Parkstad verwaarloosbaar□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10562**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen Natuur
Zienswijze:	Van Ingen stelt dat het Duivelspad behouden dient te blijven, nu dit een wandelgelegenheid biedt door een gebied met hoog landschappelijke waarde en tevens de gelegenheid biedt om de percelen van Van Ingen te bereiken aan de noordelijke (nr. 5892) respectievelijk zuidwestelijke (nr. 4792) zijde.□
Antwoord:	Het Duivelsvoetpad wordt niet doorsneden door de Buitenring en zal derhalve gehandhaafd blijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10775**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Van Ingen stelt zich op het standpunt dat gedurende de aanleg van de buitenring - die onder andere aansluit op de naast de betreffende percelen gelegen Randweg - hij de mogelijkheid dient te blijven behouden om van zijn bospercelen gebruik te kunnen maken. Dit houdt in dat een goede ontsluiting en bereikbaarheid via de Randweg gewaarborgd dient te worden, nu de percelen enkel via deze weg ontsloten worden. Na de aanleg van de buitenring dient de ontsluiting - zoals deze nu plaatsvindt via de Randweg - behouden te blijven.
Antwoord:	De bereikbaarheid tijdens de bouw is afhankelijk van de bouwfasering. Dit is een aangelegenheid van de aannemer. Op dit moment kunnen wij u dan ook niet aangeven op welke wijze de betreffende percelen bereikbaar zullen zijn tijdens de bouw. Insteek is echter, dat de percelen te allen tijde op enige wijze bereikbaar zullen zijn. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10776**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant meent dat de noodzaak van de Buitenring onvoldoende is aangetoond. Op termijn zal de verkeersintensiteit afnemen. Factoren die hierbij een rol spelen zijn de bevolkingskrimp, de vergrijzing en de alsmaar stijgende brandstofprijzen.
Antwoord:	Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van ondermeer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Verkeersberekeningen voor het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025), er sprake blijft van problemen op deze punten, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Hier wordt ook op gewezen in de rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Eveneens laat recent onderzoekdoor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is meer bepalend. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele veranderingen. Hierdoor neemt de mobiliteit in de komende decennia toe, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Inpassingsplan van de Buitenring is uitgegaan van verkeersberekeningen voor de Buitenring die zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01582-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10777

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Voorts is het (politieke) draagvlak voor de aanleg van de Buitenring onvoldoende. Er blijkt in plaats daarvan wel een draagvlak te bestaan voor handhaving van de bestaande randweg met verbetering van het onderhoud/eventuele verbreding.
Antwoord:	De scope van de Buitenring als 2x2 rijstroken, 100 km/u wordt door alle betrokken overheidspartijen onderschreven. Deze scope is als zodanig ook overeengekomen in de gesloten Bestuursconvenanten. Tevens hebben alle betrokken partijen tijdens het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 10 februari 2010 ingestemd met het voorontwerp-Inpassingsplan waarin deze uitvoering eveneens mogelijk is gemaakt. De uitvoering in andere varianten, zoals verbetering van het onderhoud / eventuele verbreding is niet afdoende om de problematiek van de diffuse verkeersstructuur weg te nemen. Tevens worden daardoor andere problemen opgeworpen. Daar komt bij dat deze oplossing geen (politiek) draagvlak heeft.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01582-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10778

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat te gemakkelijk voorbij is gegaan aan het alternatief van het behoud van een randweg dan wel het alternatief van de route waarbij de Buitenring door de akkers om het bosperceel heen wordt geleid. Voorts is ten onrechte buiten beschouwing gelaten, dat de kosten die betrekking hebben op de genoemde alternatieven veel goedkoper zijn.
Antwoord:	In de Tracénota/MER-UVS BPL zijn op deze locatie de effecten van twee alternatieven voor de BPL in beeld gebracht, te weten een tracé over de Randweg en een tracé langs Vaesrade. In paragraaf 7.3 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er in dit specifieke geval gekozen is voor het tracé langs Vaesrade. Vooral vanwege de effecten die de variant over de Randweg heeft voor de woonwijk Mariagewanden, heeft het tracé langs Vaesrade de voorkeur. Het tracé van de BPL is in het kader van het Inpassingsplan verder geoptimaliseerd. Ter plaatse van het Jeugrubbebos is het tracé in noordelijke richting geschoven waardoor ruimtebeslag op dit bosperceel voorkomen wordt. □□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01582-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10779

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Onvoldoende rekening is gehouden met het feit dat het bos een belangrijk onderdeel van het EHS gebied uitmaakt. De motivering en afweging waarom dit gebied wordt opgeofferd, is naar de mening van reclamant onvoldoende. Zeker gezien de thans voorliggende onderbouwing alsmede de mogelijke alternatieven wordt in strijd gehandeld met het beleid inzake de ontwikkeling van EHS gebieden en de in de vigerende wet- en regelgeving.
Antwoord:	In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd waaronder het Jeugrubbebos (EHS). Hierdoor heeft de Buitenring geen ruimtebeslag meer op het EHS-gebied Jeugrubbebos.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01582-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10780

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Geen aandacht is besteed aan het feit dat het een uniek oerbos betreft met unieke flora- en fauna, die juist voor de toekomstige generaties behouden dient te blijven. Het bos is reeds eeuwenlang op die locatie aanwezig en verdient daarom een bijzondere waardering.
Antwoord:	In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd waaronder het Jeugrubbebos (EHS). Hierdoor heeft de Buitenring geen ruimtebeslag meer op het EHS-gebied Jeugrubbebos.□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10781**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het onderzoek dat in het kader van de MER naar de flora en fauna is uitgevoerd, is niet zorgvuldig geschied. De uitgevoerde inventarisatie is niet compleet. Het is een kwalijke zaak dat beschermde zeldzame soorten, zoal de zwarte specht, draaihals en groene specht in de MER ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Dit geldt eveneens voor de aanwezige uilen, haviken, sperwers en buizerds. Bovendien is reclamant van mening dat voor wat betreft het uitgevoerde onderzoek dit niet op de noodzakelijke tijdstippen heeft plaatsgevonden en niet gedurende een langere periode is uitgevoerd, zodat een onvolledig beeld is verkregen. Dit bevestigt de onzorgvuldige werkwijze.
Antwoord:	Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10782**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant voorts dat het in de rede had gelegen hem direct te informeren en te benaderen over de voorgenomen ontwikkelingen. Zeker nu deze hem rechtstreeks raken en benadelen. Dat dit niet is gebeurd is onzorgvuldig. Gezien de voormelde gang van zaken behoudt reclamant zich alle rechten voor aangaande overige toekomstige ontwikkelingen en maakt hij bij gebrek aan informatie hiertegen vooralsnog bezwaar.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01582-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10784**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van Ingen G.A.H., Merodelaan 78/9 3620 te Lanaken
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant meent op basis van het vorenstaande dat het bosperceel behouden dient te blijven.
Antwoord:	In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd waaronder het Jeugrubbebos (EHS). Hierdoor heeft de Buitenring geen ruimtebeslag meer op het EHS-gebied Jeugrubbebos.□□Het Jeugdrubbebos (EHS) dient niet verward te worden met de bos(gronden) die eigendom zijn indiener. Een deel van de (bos)gronden van indiener zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring. De provincie streeft derhalve de minnelijke verwerving van de gronden na. De aankopers van de provincie voeren hierover thans overleg met Indiener. Uitgangspunt is dat minnelijke verwerving geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeninginstrument inzetten. Ook in dat geval zal Indiener een volledige schadeloosstelling ontvangen. Uitgangspunt zal zijn dat Indiener in een vergelijkbare inkomenspositie komt te verkeren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01583-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10563**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Martel BV , Trichterweg 3 6446AM te Brunssum Wiso Split BV , Parallelweg 8 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De werkzaamheden die gepaard gaan met het ontginnen van de mijnsteen betreffen onder andere een continue afvoer van mijnsteen over de Parallelweg, Steenbergstraat en Hamweg richting de huidige N300 Hamstraat. In dit kader Is de bereikbaarheid van het perceel van essentieel belang voor de voortzetting van belde bedrijven. Hoewel de gepande buitenring het perceel van cliënten niet raakt, heeft de komst van de buitenring wel degelijk Invloed op het perceel van cliënten en de ter plaatse aanwezige bedrijfsvoering. Cliënten stellen zich derhalve op het standpunt dat zowel gedurende de aanleg van de bultenrlng alsmede na voltooiing daarvan, een optimale bereikbaarheid door de Provincie dient te worden gegarandeerd. Hiervoor Is het onder andere noodzakelijk dat er een goede ontsluiting plaatsvindt van en naar het perceel van cliënten. Onderdeel hiervan Is In leder geval dat□gedurende de aanleg van de bultenring de Provincie dienen te zorgen voor afdoende bewegwijzering, duidelijke omleidingen en aanduiding van het bedrijf van cliënten op de te plaatsen verkeersborden. □□Cliënten stellen zich op grond van het voorgaande derhalve op het standpunt dat Gedeputeerde Staten alsnog dienen te overwegen dat de Parallelweg en een opwaardering daarvan wordt opgenomen in het inpassingsplan, danwei dat bij uitblijven van het opnemen van de Parallelweg In het inpassingsplan In overleg met de gemeente wordt zorggedragen voor een opwaardering van deze weg.
Antwoord:	In het Provinciaal Inpassingsplan wordt niet de tijdelijke bouwfasering beschreven. In de verdere contractering naar de aannemers toe wordt aangegeven dat alle in de buurt liggende bedrijfsterreinen ten alle tijden ontsloten dienen te blijven waarbij bebording en bewegwijzering aan moet geven hoe de bedrijven ontsloten worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01583-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10564**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Martel BV , Trichterweg 3 6446AM te Brunssum Wiso Split BV , Parallelweg 8 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten verbazen zich nog steeds over het feit dat de Parallelweg geen directe aansluiting op de bultenrlng heeft gekregen, om de hoge intensiteit aan vrachtverkeer op deze weg direct In verbinding te stellen met de bultenrlng ten behoeve van een goede doorstroom. Ter illustratie: op het Industrieterrein WIllem Sophia zijn maar liefst 4 transportbedrijven gevestigd die, naast cliënten intensief gebruikmaken van de Parallelweg, nog los van de overige bedrijven die voor de aan- en afvoer veelal afhankelijk zijn van vrachtwagentransport over die route. Nu er volgens het definitieve tracé een op- en afrit staat gepland ter hoogte van de Hamweg - welke onder andere aansluit op de Parallelweg - stellen cliënten zich voorts op het standpunt dat er een verhoogde verkeersdruk ontstaat op de Parallelweg. Het verkeer dat de bultenrlng op- en afgaat ter plaatse van de Hamweg zal daarbij onder andere gebruikmaken van de nieuw aan te leggen parallelvoorziening direct ten noorden van de bultenrlng, maar ook van de Parallelweg waar het perceel en bedrijf van cliënten Is gevestigd. Cliënten vinden het derhalve onbegrijpelijk dat de Parallelweg niet Is opgenomen in het ontwerp-Inpasslngsplan, nu een opwaardering van de Parallelweg - waarvan het wegdek op dit moment in een slechte staat verkeert - noodzakelijk Is gezien de te verwachten verkeersstromen over deze weg door de komst van de bultenrlng. Dit wordt tot op heden onvoldoende erkend door Gedeputeerde Staten. Het is in deze bestuurlijk onbetamelijk te achten cliënten met betrekking tot de Parallelweg door te verwijzen naar de gemeente. Opwaardering van de Parallelweg - waardoor deze weg een grotere verkeersstroom aan kan - zorgt daarbij ook voor een ontlasting van de westzijde van de woonkern "Gracht", nu het verkeer richting Spekholzerheide niet enkel meer gebruik zal maken van de Grachterstraat maar eveneens de Parallelweg hiervoor zal aanwenden. Een opwaardering van de Parallelweg ten behoeve van het verkeer van en naar de buitenring wordt voorts niet belemmerd door gevoelige bestemmingen nu aan de noordzijde van de Parallelweg de Avantls spoorlijn Is gelegen en ten zuiden het Industrieterrein WIllem Sophia. De daar liggende percelen hebben de bestemming Industriële doeleinden.
Antwoord:	Om een adequate uitwisseling van verkeer tussen de BPL en het onderliggend wegennet mogelijk te maken zijn er aansluitingen nodig. De situering en vormgeving van de gekozen aansluitingen zijn het resultaat van een zorgvuldige afweging van aspecten. Gemiddeld is op de Buitenring sprake van een aansluiting om de ca. 2km. Dit is in vergelijking met wegen met dezelfde functie geen beperkt aantal. Uit de voorliggende verkeersprognoses op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt niet dat ten gevolge van de Buitenring sprake is van een dusdanige verkeerstoename op de Parallelweg dat de verkeersintensiteit strijdig zou worden met de functie van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01583-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10565**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Martel BV , Trichterweg 3 6446AM te Brunssum Wiso Split BV , Parallelweg 8 6465AA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Tekenend voor de belasting van deze woonwijk - door de komst van de buitenring - is het noodzakelijk amoveren van een groot aantal woningen aan de zuidzijde van de Hamstraat, wegens een verslechterd leefklimaat van de gevoelige woonbestemmingen. Cliënten verwijzen in dit kader naar pagina 69 van de toelichting behorende bij het ontwerp-lnpasslngsplan.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. In het onderhavige geval is ervoor gekozen om de woningen aan de Hamstraat te amoveren wegens een dusdanige verslechtering van het leefklimaat dat voortzetting van de bewoning niet mogelijk is geacht. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10566**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënt gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg. Client is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Client is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënt van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles. Tevens wijst client er op dat de Woonboulevard niet aan de BPL is gevestigd. Client wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Client is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Zoals ook in de rapportage “Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA” is aangegeven, is het niet mogelijk aan te geven in welke mate het aantal ‘recreatiefiles’ zal verminderen, omdat de toegepaste verkeersmodellen geen informatie geven op dit het detailniveau (combinatie locatie, file, reismotief). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10570**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden.Clienten kunnen niets niet deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts zijn cliënten van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstrucruur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10586**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënt wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreeren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om de BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënt na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.□
Antwoord:	Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken. In het rapport wordt aangegeven dat de effecten hiervan onduidelijk zijn en dat denkbaar is dat een toename in bezoek aan de grote attracties deels gecompenseerd kan worden door een lager aantal bezoekers elders. □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10588**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen.□Client wijst er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Client is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.□
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10589**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Clienten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Clienten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens client uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10590**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen.□Cliënt ontkent niet dat de BPL een extra srroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom.□Cliënten wijzen er op dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort□ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënt stelt□daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.□
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. □□Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. □□Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□ voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10591**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wijst cliënt er op dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënt wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de regio Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten. Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).
Antwoord:	Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10592**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënten wijzen er op dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënten zijn van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10593**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er op dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt. Cliënten vragen zich wel af waarop dit gebaseerd is. De beroepsbevolking neemt namelijk in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop de provincie de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Dit zou dan te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de regio Parkstad Limburg. Dit is niet te herleiden volgens cliënten uit het verkeersmodel noch uit het MER.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Cliënten wijzen er tenslotte op dat de provincie in diverse publicaties heeft gesteld dat er voor wat betreft de verkeersmodellen is gerekend met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 met 225.985 inwoners in 2025. Cliënten zijn er achter gekomen dat de verkeersmodellen gebaseerd zijn op een inwonertal in 2025 van 240.896 inwoners. Cliënten wijzen er derhalve op dat de verkeersmodellen ten onrechte uitgaan van hogere bevolkingscijfers en dat derhalve de uitkomsten op dit punt gemanipuleerd zijn.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Wij vermoeden dat de door u genoemde cijfers van 225.985 respectievelijk 240.896 betrekking hebben op het aantal inwoners in Parkstad Limburg in 2025 en gebaseerd zijn op de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het midden scenario (waarde wijkt iets af) respectievelijk het voor de MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg-B258n gehanteerde (oude) verkeersmodel Parkstad Limburg (waarde gelijk). Er spelen daarvan uitgaande twee zaken, namelijk: 1. dat het verkeersmodel is aangepast; 2. dat in het voor het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg gehanteerde verkeersmodel rekening is gehouden met de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). Deze scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10595**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.Cliënten wijzen erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben. Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10596**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op ta! van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënten zijn van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijzen cliënten op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Een afschrift van het rapport treft u bijgaand aan (productie 1).
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”□Reactie:□`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □ □Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01584-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10597

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft bij een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten zijn van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënten zijn van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënten wijzen er op dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld, toont dit eveneens aan.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Zakelijk en vrachtverkeer hebben een beduidend hogere tijdwaardering dan woon-werk en sociaal-recreatief verkeer. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NCh, PMio en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënten wijzen er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënten wijzen er ook op dat de waarden NÜ2, PMio en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toenemen als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10600**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënt in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënten wijzen er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet.□Cliënten zijn van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10602**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbetert als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënten zijn hier uiteraard verheugd over, maar wijzen wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10603**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Cliënten hebben in het kader van de paragrafen la tot en l f al aangegeven wat hun zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in hun visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënten maken dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10604**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA zijn cliënten van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënten gaan ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden. De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënten vinden het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald, is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. Het is gangbaar en voorgeschreven dat in een MKBA alle reistijdveranderingen van een project worden gewaardeerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10605**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor wat betreft de aansluiting bij de gemeente Nuth op de BPL is in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan aangegeven dat een advies van de commissie MER in deze fase niet meer nodig is. Het college van gedeputeerde staten is namelijk van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft op de objectiviteit van haar besluitvorming. Cliënten wijzen erop dat tot nu toe echter wel alle adviezen van de commissie MER integraal zijn overgenomen door het college. Cliënten zijn van mening dat ook ten aanzien van de aansluiting bij Nuth de commissie MER om advies ingeschakeld dient te worden.
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. van november 2008 is een oordeel gegeven over het MER fase 2 en de 1e aanvulling op het MER. De commissie is van mening dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie vormt voor een onderbouwde keuze van het voorkeurstracé. De Commissie m.e.r. geeft echter wel aan dat in het kader van de uitwerking van het voorkeurstracé in het Inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen essentiële informatie en overige aanbevelingen. □□Met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. is een 2e aanvulling op het MER opgesteld. Tevens heeft de provincie het 'bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg' ter inzage gelegd waarin het college van Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt heeft ingenomen over het voorkeurstracé voor de Buitenring. □□Een van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. uit dit toetsingsadvies was, dat zij adviseren om in de aanvullingen van het MER nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en te bezien of de alternatieven nog passend zijn.□Naar aanleiding van deze opmerkingen is het rapport Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA opgesteld door ECORYS waarin nut en noodzaak van de BPL nader onderzocht zijn door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). □De conclusies uit dit rapport zijn overgenomen in de 2e aanvulling op het MER, welke conform het advies van de Commissie tezamen met het ontwerp Inpassingsplan ter visie zijn gegaan.□□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. □□Het vorenstaande getuigt van een zorgvuldige voorbereiding van het Inpassingsplan, waarbij de adviezen van de Commissie m.e.r. uitdrukkelijk in acht zijn genomen. □□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10606**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt woont op een perceel aan de Van Hovell tot Westerflierhof 24 te Hoensbroek. De BPL is pal achter zijn huis gesitueerd. Cliënt vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. Cliënt wijst er in dat verband op dat grote delen van de regio Parkstad Limburg al veel hinder ondervinden van het zeer regelmatig overvliegen van AWACS. Het tracé van de BPL ligt namelijk precies in de aan- en vliegroute van de AWACS. In de uitspraak van de Raad van State van 7 april 2010, nr. 200806952-1-R l is door de Raad van State bepaald dat als gevolg van het overvliegen van AWACS in de diverse kernen in de regio Parkstad Limburg piekbelastingen van ten minste 99,9 dB(A) zijn gemeten. De raad van State is van mening dat deze waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is. Cliënten zijn van mening dat uit de geluidsonderzoeken onvoldoende is gebleken in hoeverre de geluidsbelasting in hun woonbuurt veroorzaakt door de AWACS zijn meegenomen in het geluidsonderzoek in het kader van de BPL, aangezienm geconcludeerd wordt dat wettelijke waarden op basis van de Wgh niet worden overschreden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10607**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van een twee meter boven het maaiveld gesitueerde ovatonde op de Allee tussen Amstenrade en Hoensbroek zal leiden tot een enorme toename van het verkeer op een nieuw aan te leggen rotonde en op de Patersweg. Cliënten vrezen dat het onmogelijk zal worden om tijdens de spits de enige aansluiting van hun straat op de Patersweg te komen. De verkeersonveiligheid zal sterk toenemen in hun woonomgeving. Cliënten vragen zich ook af of hun woonhuis bij calamiteiten nog wel op tijd te bereiken is. Verder is er een fietspad gepland achter hun woonhuis dat daar de BPL zal oversteken. Cliënten vrezen dat ook dit tot een toename van onveiligheid en extra geluidshinder zal leiden.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg dat ten grondslag ligt aan het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg blijkt dat de Patersweg ter hoogte van Van Hovell tot Westerflierhof minder verkeer te verwerken krijgt in de situatie met Buitenring Parkstad Limburg ten opzichte van de situatie zonder Buitenring Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01584-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10608**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rohde , Van Hovell tot Westerflierhof 24 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Ook zal de aantrekkelijkheid van de woonomgeving ernstig worden aangetast door de relatief□korte afstand tussen zijn woonbuurt en de BPL. De voorgenomen aanleg van de BPL heeft al geleid tot een sterke waardedaling en onverkoopbaarheid van panden in de straat. De aanleg van de BPL zal dit alleen maar fors doen toenemen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01585-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10567**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters H.J., Hegge 118 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01585-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10568**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters H.J., Hegge 118 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01585-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kusters H.J., Hegge 118 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nevels F., Hegge 101 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10572**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nevels F., Hegge 101 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01586-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10573**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nevels F., Hegge 101 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01587-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10574**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berkers P., Hegge 91 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01587-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10575**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berkers P., Hegge 91 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01587-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10576

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Berkers P., Hegge 91 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10577**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kivit G., Hegge 114 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10578**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kivit G., Hegge 114 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01588-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10579**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kivit G., Hegge 114 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10580**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Santen P., Hegge 105 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10581**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Santen P., Hegge 105 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01589-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10582**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Santen P., Hegge 105 6365EC te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10583**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Bosch P., Hegge 108 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt inderdaad dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). Slechts op enkele wegen in de gemeente Schinnen is sprake van een toename van verkeer, waaronder op de Allee in de nabijheid van de Buitenring, hetgeen een direct gevolg is van de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring op de kernen Amstenrade en Oirsbeek.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01590-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10584**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Bosch P., Hegge 108 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuur-historische omgeving zoals deze in het gehele tracé aan de orde is. Voor wat dit laatste betreft verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de de Hommerter Allee Amstenrade mede in relatie tot het Beschermd Dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen. Met betrekking tot aantasting van de kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale tracé naloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden. Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01590-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10585

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Van de Bosch P., Hegge 108 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10609**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MKBA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënte gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10610**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moet worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënte is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Met name zakelijk en vrachtverkeer hebben een hoge tijdwaardering. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voor wat betreft de versterking van de toeristisch-recreatieve sector stelt ECORYS dat deze effecten naar verwachting beperkt zullen zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10611**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. Cliënte is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënte van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van de regio te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren. Door de Buitenring nemen de capaciteit en doorstroming op het wegennet in Parkstad Limburg toe en wordt het onderliggende wegennet ontlast. Bovendien zorgt de Buitenring voor een logischer structuur van het wegennet in Parkstad, waardoor attracties makkelijk te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen. De bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve attracties neemt hierdoor toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10612**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstructuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden. Cliënte kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënte van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10613**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënte wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënte wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om het BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden. Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënte na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de

Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan juist overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. ECORYS heeft niet in detail naar de effecten van de doorsnijdingen gekeken.
□□
□
Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01591-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10614

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL daarmee een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemerskUmaat van de regio. Cliënt wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan l .000 bedrijven in deregio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënt is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	Hierboven werd al gewezen op nut en noodzaak van de Buitenring, zoals die blijken uit ondermeer het MKBA. De bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio is één van de voordelen van de BPL. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënte wijst erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënte wijst erop dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten. Cliënte wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een brutoeffect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	In de rapportage 'Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt gesteld dat de Buitenring een positief effect zal hebben op werkgelegenheid en zorgt voor 180 arbeidsplaatsen. Het betreft arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de realisatie van de Buitenring zijn toe te rekenen. De werkgelegenheid is het gevolg van de betere bereikbaarheid en dalende transportkosten voor bedrijven in Parkstad Limburg door de realisatie van Buitenring. Dit effect is structureel. Verwacht wordt dat de realisatie van de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken naar, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10616**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen. Cliënte wijst erop dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënte is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10617**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënte wijst erop dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt.
Antwoord:	Uit het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de Buitenring voldoet aan de doelen van versterking vestigings- en ondernemersklimaat. De Buitenring creëert als gevolg van lagere transportkosten voor bedrijven en de (bescheiden) positieve effecten op de regionale arbeidsmarkt naar verwachting circa 180 extra arbeidsplaatsen bij bedrijven in Parkstad Limburg. De Buitenring biedt daarnaast, weliswaar beperkt, mogelijkheden voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10618**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënte ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit zal echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënte wijst erop dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënte stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Een eventuele toekomstige herinrichting van deze lokale wegen, die afgestemd is op de lagere belasting, is een zaak van de lokale wegbeheerders en valt buiten de scope van het project Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10619**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënte erop dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënte wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkeerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL. Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de begrip Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd). Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10620**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënte wijst erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10621**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënte is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënte op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Dit rapport wordt veronderstelt bekend te zijn bij u.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande

bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen.2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden

onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijk tot hogere intensiteiten.” Reactie: `In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01591-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10622

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënte is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte wijst erop dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De provincie vindt van belang dat de Buitenring, naast andere doelstellingen, zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van Parkstad Limburg als geheel. De reistijdwinst door de Buitenring kan oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op voor het totale verkeer in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10624**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10625**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NO:, PMio en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënte wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënte wijst er ook op dat de waarden NOa, PM1() en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toeneemt als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10626**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënte in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. □□Cliënte stelt zich voorts op het standpunt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de gezondheid van cliënte.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10628**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënte is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond. Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbeterd als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevallen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënte is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10631**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). Cliënte heeft in het kader van de paragrafen la tot en If al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënte maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10632**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënte van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënte gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden.□De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen zich door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënte vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden.□Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief□werkverkeer alsmede het woon-w er k verkeer uit de MKBA wordt gehaald is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Het waarderen van reistijdveranderingen is gedaan via de voorgeschreven richtlijnen.□De MKBA gaat uit van de meest actuele kostenramingen voor de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10633**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit.□De uitstoot van fijnstof neemt in dermate hoge mate toe, dat de gezondheid van cliënte hier dermate onder te leiden zal hebben.□Daarbij dient uw college in overweging te nemen dat Limburg nu al de meest vervuilde provincie van Nederland is, voor wat betreft de luchtkwaliteit. Deze luchtkwaliteit zal alleen nog maar afnemen door de realisering van de ringweg.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De ringweg wordt aangelegd ten zuiden van het perceel van cliënte. Thans ligt er ten zuiden van het perceel van cliënte een brede buffer bestaande uit een brede en weelderige groenstrook, een fietspad en nog een groene strook. Vervolgens ligt er een weg. Op basis van het thans voorliggende inpassingsplan verandert deze situatie wezenlijk. De brede groene buffer verdwijnt geheel. Cliënte heeft het inpassingsplan zodanig begrepen dat de situatie als volgt zal veranderen. Recht achter het perceel van cliënte komt een ventweg te liggen. Vervolgens zal er een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter worden gerealiseerd. Achter dit scherm zal de ringweg worden gerealiseerd. In dit kader wenst cliënte bij uw college onder de aandacht te brengen dat de woning van cliënte hoger is gelegen dan de locatie waar de ringweg komt te liggen. Dit hoogteverschil bedraagt ongeveer vier meter. Cliënte stelt zich op het standpunt dat er twijfels zijn over het standpunt van de provincie dat deze aanpassing (een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter) voldoende waarborgen biedt om aan het wettelijk voorgeschreven geluidsniveau te voldoen.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Het maaiveld binnen het onderzoeksgebied verloopt aanzienlijk door de aanwezigheid van heuvels en dalen. Die maaiveldverschillen kunnen een akoestisch effect hebben op de uitstraling van geluid vanwege wegen in de richting van geluidsgevoelige bestemmingen. Met de hoogteverschillen in het maaiveld is dan ook rekening gehouden in het rekenmodel door daarin hoogtelijnen en punten aan te brengen. Ook met de verhoogde ligging van de woning van reclamant is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10635**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van de ventweg welke wordt aangelegd evenwijdig aan de ringweg wenst cliënte het volgende bij uw college onder de aandacht te brengen. Verkeer afkomstig vanuit de Grachterstraat richting Locht om de N281 te bereiken, zal deze ventweg gebruiken. Om de ringweg te gebruiken moet men immers eerst richting Kerkrade rijden omdat daar de dichtstbijzijnde oprit op de ringweg wordt gerealiseerd. Het verkeer op deze ventweg zal aldus dramatisch toenemen. Vrachtverkeer komende uit de Steenbergstraat zal ook zeer zeker gebruik gaan maken van de ventweg. Dit zal er ook voor zorgen dat de uitstoot van fijnstof en andere luchtvervuilende stoffen nog verder toeneemt. Gezien het gegeven dat de thans bestaande groene buffer verdwijnt en de nieuwe ventweg buiten een mogelijk te realiseren geluidsscherm is geprojecteerd betekent dit tevens een toename van de geluidshinder voor cliënte.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10636**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de aansluiting van de Dentgenbachweg op de Hamstraat gaat men in het plan nog altijd uit van een aansluiting op de B258n. Ten aanzien hier wil cliënte bij uw college onder de aandacht brengen dat deze aansluiting zeer onwaarschijnlijk zal zijn gelet op de besluitvorming aan Duitse zijde.□Dat uw college zonder rekening te houden met de besluitvorming aan Duitse zijde getuigt van onzorgvuldig handelen van uw college.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Mede gezien het bovenstaande is van onzorgvuldig handelen geen sprake. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10639**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Dit geldt ook voor wat betreft verontreinigde gronden. In de omgeving van cliënte is op diverse plekken bodemverontreiniging geconstateerd. Bij de Krichelbergsweg ongenummerd is zelfs een ernstig geval van bodemverontreiniging met PAK geconstateerd. Het Inpassingsplan voorziet niet in een totale bodemsanering, maar enkel het verhoogd aanleggen ter plaatse meteen leeflaagconstructie. Daar waar bij Hamstraat 159 en Locht 193 juist wel een sanering zal gaan plaatsvinden. Bij deze locaties was enkel een restverontreiniging geconstateerd met minerale olie. Cliënte acht het onzorgvuldig van uw college dat niet alle bodemverontreiniging wordt gesaneerd.
Antwoord:	Niet mobiele verontreinigingen zoals bij de Krichelbergsweg worden overeenkomstig de circulaire bodemsanering 2009 sober en doelmatig (functioneel) gesaneerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01591-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10640**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Salden , Agatha-Gracht 9 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ten slotte wenst cliënte bij uw college onder de aandacht te brengen dat er sprake zal zijn van natuurvernietiging ter plaatse van het Hamdal en de Vauputsweg. Er verdwijnt natuur en daarmee ook recreatiemogeüjk, dit terwijl recreatie toch ook als belangrijk wordt gekwalificeerd door uw college, er moet immers een ringweg komen.□Indien en voorzover uw college zich op het standpunt stelt dat er sprake is van natuurcompensatie wenst cliënt uw college er op te wijzen dat er mogelijk sprake is van kwantitatieve compensatie van natuur, maar dat dit niet automatisch met zich meebrengt dat er sprake is van kwalitatieve compensatie van natuur.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10623**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Ontegenzeggelijk is komen vast te staan dat in het bijzonder de regio Parkstad, de komende jaren geconfronteerd wordt met drastisch teruglopende aantallen inwoners en huishoudens. Deze gevolgen manifesteren zich op alle denkbare gebieden; arbeidsmarkt, woningbouw, volkshuisvesting, onderwijs, verkeer en vervoer etc. Voor deze ontwikkelingen mogen wij onze ogen niet sluiten. Krimp biedt naast bedreigingen ook kansen. Het benutten van de kansen is echter afhankelijk van de beleidskeuzes zoals die worden gemaakt. Deze zijn weer in sterke mate afhankelijk van beschikbare financiële middelen. In de stukken wordt nadrukkelijk een relatie gelegd tussen realisering van de buitenring en het benutten van economische kansen etc. De krimp van de bevolking zal zich voor de regio manifesteren in een ernstige stagnatie van de economische ontwikkeling van de regio. Belangrijk is om nu reeds in te spelen op deze ontwikkelingen en daarvoor op genoegzame wijze financiële middelen in te zetten en wel zodanig dat de gevolgen van de krimpende aantallen inwoners voor de regio worden opgevangen door een verdergaande economische structuurversterking. Realisatie van de weg is voorzien uiterlijk 2015. Tegen die tijd zijn de gevolgen van de demografische ontwikkelingen in volle omvang voelbaar en merkbaar in de regio. Op dat moment draagt de weg nog amper meer bij aan het benutten van de economische mogelijkheden binnen de regio en is mosterd na de maaltijd. Logischer zou zijn om de knelpunten binnen het bestaande wegenstelsel nu reeds structureel aan te pakken zodat op de korte termijn de bereikbaarheid van de regio wordt verbeterd. Inzet van de beschikbare middelen voor een integrale aanpak van de zich aandienende problematiek zou de regio meer kansen bieden om de problemen het hoofd te bieden dan een enkele inzet op infrastructuur. Wat in de voorliggende stukken ontbreekt is dat voor de regio Parkstad een scenario is uitgewerkt waarin wordt uitgegaan van de teruglopende aantal bewoners, gebaseerd op de meest actuele prognoses, en wat de uitkomsten daarvan betekenen voor de oplossing van de knelpunten binnen het wegennetwerk in de regio.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10627**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De noodzaak en nut van de Buitenring heeft tenslotte de gemeente Brunssum zelf ter discussie gesteld op het moment dat deze gemeente de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein ter plaatse van het Hendrikterrein strijdig heeft geoordeeld met nieuwe voorgestane ontwikkelingen in het betreffende gebied terwijl de ontsluiting van dit aangewezen bedrijventerrein van meet af aan als argument is gehanteerd voor de noodzaak van de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA, dat is bijgevoegd bij het Inpassingsplan, laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10629**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De bestuurlijke voorkeursvariant wordt door uw College ten onrechte als referentiekader gebruikt. Dit omdat het bevoegde gezag nog geen besluit heeft genomen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé en/of gekozen variant.□De nu in het PIP vastgelegde variant is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie. In juridische zin bestaat geen andere variant. Ik heb in geen enkel stuk kunnen lezen, waarom er destijds voor een voorkeursvariant is gekozen die, zoals al is gebleken, behoorlijk wat optimalisaties vraagt. Het bevreemdt bovendien dat destijds niet is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). Uw college heeft hierdoor□niet voldaan aan het motiveringsbeginsel.□Ik ben van oordeel dat de Meest Milieuvriendelijke Alternatief, zijnde het alternatieve tracé langs Brunssum Zuid, nog steeds "rechtsgeldig" zijn.
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan.□ □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Voor de passage te Brunssum is gekozen voor de variant Brunssum Noord.□Gelet op hetgeen in de stukken naar voren is gekomen, is de argumentatie die aan dit besluit ten grondslag ligt, volstrekt onvoldoende en ontoereikend om een zodanig ingrijpend besluit te kunnen dragen.□De keuze voor de variant Brunssum Noord is in enkel geval niet te rijmen met het door u gehanteerde algemene uitgangspunt van een sobere en eenvoudige uitvoering. De zuid-variant voldoet in alle opzichten aan dit beginsel.
Antwoord:	In paragraaf 7.4.4 van het bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL geeft de provincie aan op basis van welke overwegingen er gekozen is voor de noordelijke passage van Brunssum. Naast het ontbreken van (bestuurlijk) draagvlak bij de gemeente, de regio, het waterschap en Afcent, hebben de volgende afwegingen meegespeeld bij de keuze voor het noordelijke tracé rond Brunssum:□- de noordelijke passage draagt het meeste bij aan de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé).□- de als gevolg daarvan optredende verbetering in verkeerskundig opzicht en qua leefbaarheid (ontlasting kern Brunssum).□- de verbetering in de ruimtelijke structuur.□- de mogelijkheid om aldus een robuuste verbinding te creëren tussen Brunssummerheide en Schutterspark.□- de aanzienlijke betere mogelijkheden voor economische structuurversterking en toerisme.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10641**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Zonder dat zulks in voldoende mate wordt verklaard en gemotiveerd, wordt onevenredig veel gewicht toegekend aan de belangen van Afcent en aan het bestuurlijk draagvlak van de gemeente Brunssum en de regio Parkstad.
Antwoord:	De belangen van ale betrokken partijen zijn zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Er is daarbij geen onevenredig groot gewicht toegekend aan de belangen van Joint Force Command dan wel de gemeente Brunssum.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10647**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	De keuze voor de noordelijke variant is temeer onbegrijpelijk gelet op de gevolgen van de keuze:□• Het noordelijk tracé heeft de grootste emissies van stikstofdioxide tot gevolg.
Antwoord:	De overwegingen, die hebben geleid tot het Voorkeurstracé zijn uitvoerig gemotiveerd in het document Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Daarbij is in de meeste gevallen gekozen voor het MMA. Verwezen wordt naar dit Bestuurlijk Standpunt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het woonmilieu en leefmilieu van de wijken gelegen in de nabijheid van het noordelijk tracé wordt in aanzienlijke mate aangetast door de noodzaak van het aanbrengen van robuuste geluidsschermen. Met name de geluidsschermen leiden tot visuele hinder, en wel ter hoogte van de Randweg Hoensbroek, de van Hövell tot Westervlierhof en bij de woonwijken Kling en Klingbemden . Per saldo scoren de alternatieven (vanwege de mitigerende maatregelen voor geluid) dus toch negatief.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10649**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het tracé legt een onevenredig ruimtebeslag op POG- en EHS gebied en leidt tot een onaanvaardbare barrièrewerking en versnippering in het open gebied. Het tracé doorsnijdt een gebied met een hoog biotoopontwikkelingspotentiaal.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10651**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het tracé scoort landschappelijk bijzonder slecht vanwege de aantasting van de Merkelbekerbeek en de relatief grote lengte door/langs een ongestoord gebied met hoge landschapswaarde (noord).
Antwoord:	In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen. Geconcludeerd kan worden dat het aspect milieu gezien de uitgebreide MER-procedure een volwaardige plek heeft gekregen in de besluitvorming voor het Inpassingsplan. De keuze voor het Voorkeurstracé, onder andere ter hoogte van Brunssum, is uitgevoerig gemotiveerd in het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Verwezen wordt naar dit document. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10652**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Dit klemt temeer aangezien:• Ook de zuidelijke variant leidt tot een verbetering van de verkeersveiligheid• Ook de zuidelijke variant bijdraagt aan de verbetering van de verkeersstructuur binnen de regio Parkstad• Ook de zuidelijke variant een positieve bijdrage levert wat het aspect bereikbaarheid economie betreft• Ook de zuidelijke variant bijdraagt aan een verbetering van de verkeersveiligheid.
Antwoord:	De keuze voor het Voorkeurstracé, onder andere ter hoogte van Brunssum, is uitgevoerig gemotiveerd in het Bestuurlijk Standpunt Voorkeurstracé dat medio 2008 ter inzage heeft gelegen. Daaruit blijkt dat de noordelijke variant ten opzichte van de zuidelijke variant de positiever scoort. Verwezen wordt naar dit document. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10653**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Gebleken is dat door er door de verkeersaantrekkende werking van de Buitenring nieuwe knelpunten ontstaan in de zin van capaciteitsproblemen op toeleidende wegen en kruispunten van deze wegen met de Buitenring. De oplossing van deze knelpunten is in het MKBA niet meegenomen. Nu tegen de achtergrond van de buitengewoon forse kostenpost de kosten voor□oplossing van de knelpunten op het onderliggende en toeleidende wegennet niet zijn meegenomen, worden de baten van het project steeds twijfelachtiger en dringt de vraag zich steeds manifester op of nog sprake is van een eenvoudige en sobere uitvoering.
Antwoord:	De kosten van deze knelpunten, voor zover niet voor rekening komend van de wegbeheerder van de desbetreffende weg, zijn meegenomen in de kosten van de Buitenring en dus ook in het MKBA.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	□ Ik vind het niet te verdedigen dat de keuze voor 2x2 rijstroken met ongelijkvioerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100km/h wordt afgezet tegenover een tracé met 2x1 rijstrook met gelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 80km/h. Zowel het aantal rijstroken, de kruisingen als de maximum snelheid zijn hierbij verschillend. Ik heb dan ook gerede twijfel of een tracé met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80km/h, maar wel ongelijkvloerse kruisingen, niet ook effectief was geweest.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidsoverlast AWACS.□In de stukken komt op geen enkele manier naar voren dat rekening is gehouden met de reeds bestaande forse geluidsoverlast voor de woningen gelegen in de start- en landingsroute van de Awacs-vliegtuigen. Aan deze overlast wordt nu nog toegevoegd het geluid van een vierbaans autoweg. De gevolgen van cumulatie van geluid ter plaatse van de omgeving van mijn woning is onvoldoende onderzocht en beschreven.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). □□Voorts wordt opgemerkt dat in de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10656**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring vergroot de barrièrewerking en verkleint de mogelijkheden voor diverse vormen van langzaam verkeer (wandel, fiets, ruiter, agrarisch e.d.) voor verschillende doeleinden (recreatief, woon-werk, woonschool, agrarisch etc.)
Antwoord:	Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.□Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10657**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Leefbaarheid Met de gekozen variant Brunssum Noord wordt in schrille tegenstelling tot een van de belangrijkste doelstellingen van het plan, verbetering van de leefbaarheid, voor de bewoners in de omgeving van deze variant de leefbaarheid op een onaanvaardbare wijze aangetast.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken. Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bereikbaarheid huisperceel Titus Brandsmastraat 10 De bereikbaarheid van de achter de boerderij gelegen weilandpercelen zijn tot op heden via de Kling en gemeentelijk gronden bereikbaar. De gemeente Brunssum heeft altijd ingestaan voor de bereikbaarheid van de betreffende huispercelen aangezien deze percelen vanaf de Titus Brandsmastraat vanwege de ter plaatse bestaande hoogteverschillen in het terrein niet voor landbouwvoertuigen bereikbaar zijn. Met de aanleg van de ringweg zijn de betreffende percelen niet meer bereikbaar.
Antwoord:	In de huidige situatie zijn de door indiener genoemde percelen niet direct ontsloten op de openbare weg, maar op de manier die door indiener is beschreven. De provincie zal deze ontsluiting proberen op dezelfde wijze te waarborgen. Mocht deze ontsluiting desondanks niet mogelijk zijn, kan op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om een tegemoetkoming van de schade worden ingediend bij burgemeester en wethouders. Voorstel de zienswijze op dit punt gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid□Volgens het inpassingsplan worden de geluidsschermen ter plaatse van cluster 10, Europalaan - Merkelbeekerstraat, Brunssum uitgevoerd als een transparant scherm van 4 meter hoogte.□Gezien vanuit de Titus Brandsmastraat, is dit geen fraai gezicht en dit past ook slecht in het landschap. Het zou beter zijn om dit geluidsscherm aan te passen en uit te voeren in de vorm van een grondwal (steile wal met talud, met wal op talud), zoals ter plaatse bij cluster 54.
Antwoord:	De mogelijkheid tot het toepassen van grondwallen en steile taludconstructies is sterk afhankelijk van de hoeveelheid ruimte tussen de weg en de geluidsgevoelige bestemmingen en de landschappelijke inpassing van de hogere geluidswallen. Ter plaatse van cluster 10 is onvoldoende ruimte voor een geluidswal. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10662**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Waterparagraaf□Volgens het inpassingsplan is er enkel overleg geweest met het Waterschap Roer en Overmaas. Bij hevige regenbuien zal het overtollige water van de BPL in het gemeentelijke rioleringssysteem terechtkomen. De hoeveelheden water zijn niet bekend in het inpassingsplan en overleg met de betreffende gemeente heeft niet plaatsgevonden. Overleg met de gemeente zou zeer zinvol zijn om toekomstige wateroverlast te voorkomen.
Antwoord:	In de tweede aanvulling MER worden de effecten weergegeven van de optimalisatie ten opzichte van de BVKA. De keuze tussen de varianten is een multidisciplinaire afweging. Op enkele punten treden negatieve effecten op ten opzichte van de BVKA, echter over de gehele breedte gezien heeft de optimalisatie een positief effect. Bovendien is voor de BPL een uitgebreid geohydrologisch onderzoek en afwateringsplan opgesteld. Hierin zijn mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen om negatieve effecten op de omgeving tegen te gaan. Door het nemen van deze maatregelen wordt de BPL Hydrologisch Neutraal uitgevoerd. Het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan zijn in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden. □□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01592-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Renkens J.H., Titus Brandsmastraat 10 6441LC te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid In geval van een calamiteit (gasexplosie LPG-tankwagen) op de BPL ter plaatse van het dichtbevolkte Brunssum-Noord, is de toegang zeer moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten. Tevens zal bij een lekkende tankauto de brandbare vloeistof naar het laagstgelegen punt ter plaatse van de Merkelbeekerstraat lopen alwaar diverse woningen zeer dicht bij de BPL gelegen zijn en waar de gemeente Brunssum toestemming wil verlenen voor het bouwen van een zorghotel. Er is nauwelijks bluswater aanwezig en de brandweer Zuid-Limburg moet zelfs nog advies uitbrengen, terwijl de Provincie Limburg niet over alle gegevens beschikt om het groepsrisico in dit dichtbevolkte gedeelte van Brunssum- Noord te kunnen verantwoorden.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10642**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is voor wat betreft de hoofddoelstelling aangegeven dat de BPL hieraan een belangrijke bijdrage levert. Bij nadere bestudering van het rapport van Ecorys Nederland BV (verder genoemd Ecorys) waarin een toetsing op doelbereik en MK.BA is opgenomen voor wat betreft de BPL is het cliënte gebleken dat de BPL geen wezenlijke bijdrage levert aan de verbetering van de economische en toeristische positie van Parkstad Limburg.
Antwoord:	De Buitenring beoogt door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio, waardoor de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren, en een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. De provincie verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Het rapport laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende oelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10643**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Zo wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat in de eerste plaats recreanten een tijdsbudget hebben, hoewel die minder eenduidig is als voor forenzen. Er wordt gesteld dat de BPL resulteert in kortere reistijden van en naar Zuid-Limburg, waardoor een positief effect op het aantal dagrecreanten verwacht kan worden. Met name attracties aan de Oostzijde van Parkstad Limburg, zoals Snowworld, GAIAPark, Megaland en Mondo Verde worden beter bereikbaar. Er wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat redelijkerwijs verwacht mag worden dat dit ook een prikkel vormt voor een herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Er wordt echter daarbij wel gesteld dat deze effecten niet moet worden overschat. Reistijdwinsten zijn veelal beperkt tot enkele minuten, met name omdat dit verkeer vooral buiten de spitstijden het gebied bezoekt. Cliënte is van mening dat een vermindering van de reistijd met slechts enkele minuten geen wezenlijke bijdrage levert aan een herhaald bezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Veel soorten verkeer profiteren van de Buitenring. De mate waarin een reistijdwinst wordt gewaardeerd verschilt van weggebruiker tot weggebruiker. Met name zakelijk en vrachtverkeer hebben een hoge tijdwaardering. Het is gangbaar en ook nationaal voorgeschreven om alle reistijdveranderingen in een MKBA inzichtelijk te maken. Dit is ook gebeurd in het rapport van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10644**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tevens wordt in het rapport van Ecorys gesteld dat de capaciteit in Parkstad Limburg momenteel ontoereikend is om sterke piekbelastingen op adequate wijze af te wikkelen. Als voorbeeld wordt genoemd de afwikkeling van verkeer aan Snowworld en de Woonboulevard tijdens weekenden, evenementen en op nationale, Belgische en Duitse feestdagen. Met de Buitenring wordt extra capaciteit aangeboden, waardoor het aantal recreatiefiles zal verminderen. Cliënte is van mening dat er op geen enkele wijze in het rapport van Ecorys wordt onderbouwd in hoeverre er nu al sprake is van recreatiefiles, waar zij voorkomen, hoe lang zij duren en op welke tijdstippen. Daarnaast is cliënte van mening dat in feite wordt toegegeven in het rapport dat ook met de BPL er nog sprake kan zijn van recreatiefiles.
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van de regio te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid verbeteren. Door de Buitenring nemen de capaciteit en doorstroming op het wegennet in Parkstad Limburg toe en wordt het onderliggende wegennet ontlast. Bovendien zorgt de Buitenring voor een logischer structuur van het wegennet in Parkstad, waardoor attracties makkelijk te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen. De bereikbaarheid van toeristisch-recreatieve attracties neemt hierdoor toe. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10645**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Tenslotte wordt gesteld in het rapport van Ecorys dat bezoekers als gevolg van de diffuse verkeersstmctuur in het gebied soms moeten zoeken naar de precieze locatie van de attracties. Er wordt in dat kader gesteld dat bezoekers de afgelopen jaren regelmatig aan hebben gegeven dat zij moeite hebben om de attracties in het gebied snel te vinden. Cliënte kan niets met deze stelling temeer daar er geen kwantitatieve gegevens voorhanden zijn over de tijd die bezoekers kwijt zijn aan het zoeken van attracties en om hoeveel bezoekers het exact gaat. Voorts is cliënte van mening dat wel al te gemakkelijk de oorzaak wordt gelegd bij een zogenaamd diffuse verkeersstructuur in het gebied. Zo kan de oorzaak ook gelegen zijn in het feit dat er geen sprake is van een adequate bewegwijzering naar de diverse attracties.
Antwoord:	Voor met name mensen van buiten de regio zijn toeristische attractiepunten, vooral die aan de oostzijde van Parkstad Limburg zoals het GaiaPark en het Continium, lastig te bereiken door de onduidelijke bestaande structuur. Doordat de attracties niet gemakkelijk te vinden zijn, worden bezoeken aan attracties in de regel ook minder gemakkelijk gecombineerd. Hoewel de huidige bereikbaarheid van de attractiepunten geen aanleiding lijkt te geven om de attractiepunten in Parkstad Limburg niet te bezoeken, wordt dit door de verkeerstructuur ook niet gestimuleerd. Hierdoor lijken kansen te worden gemist, zeker ook met het oog op de uitbreidingsplannen van verschillende attracties (onder andere Snowword, Gaiapark en Mondo Verde) en nieuwe voorziene ontwikkelingen rond Gravenrode, het Zandgroevegebied (Sigrano en Beaujean) en de Oostflank Brunssum. Doordat het wegennet van de Regio Parkstad een logischere structuur krijgt, zijn toeristische attracties beter te vinden. Daarnaast is de route naar attracties ook sneller doordat de Buitenring een snelle filevrije route biedt. Het doorgaande verkeer richting attracties vormt door de Buitenring ook een minder grote belasting voor de bebouwde omgeving door vermindering van milieu- en verkeersoverlast in de kernen. Verwezen wordt naar het rapport Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA` van ECORYS. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10646**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënte wijst erop dat in de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat het toerisme in het gebied ook zonder de BPL al een belangrijke ontwikkeling doormaakt en een steeds belangrijker inkomstenbron wordt. Cliënte wijst er tevens op dat in het rapport van Ecorys alleen aandacht wordt besteed aan specifieke toeristische attracties in het gebied, zoals Snowworld. Er zijn evenwel ook veel toeristen en recreanten die geen enkele behoefte hebben aan het bezoeken van dergelijke toeristische attracties zoals Snowworld, maar die primair willen genieten van of willen recreëren in het landschap of de lokale bezienswaardigheden willen bekijken of bezoeken. Hier wordt geen aandacht aan besteed. Juist voor die groep van toeristen of recreanten zou het voor de hand liggen om het BPL juist niet aan te leggen ter behoud van de huidige landschappelijke waarden.□Voor wat betreft de verbetering van de economische positie van het gebied is cliënte na bestudering van het rapport van Ecorys eveneens van mening dat de bijdrage van de BPL hieraan verwaarloosbaar is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte

van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn
opgenomen.

Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□

Er is geen reden om aan te nemen dat toeristen en dagjesmensen wegblijven door de Buitenring, in tegendeel, ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector staan overwegend positief tegenover de realisatie van de Buitenring. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de Buitenring een beperkt positieve bijdrage levert aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01593-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10658

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL een duidelijke bijdrage levert aan het vestigings- en ondememersklimaat van de regio.□Cliënte wijst erop dat het bedrag van 5,6 miljoen euro een besparing is voor alle in de regio gevestigde bedrijven Indien dit bedrag verdeeld wordt over al deze bedrijven, is de kostenbesparing per bedrijf verwaarloosbaar. Uitgaande van meer dan 1.000 bedrijven in de regio, levert dit een bedrag van nog geen 5.600 euro per bedrijf op per jaar. Cliënte is dan ook van mening dat er geen sprake is van een duidelijke bijdrage aan het vestigings- en ondememersklimaat door de BPL.
Antwoord:	Hierboven werd al gewezen op nut en noodzaak van de Buitenring, zoals die blijken uit ondermeer het MKBA. De bijdrage aan het vestigings- en ondernemersklimaat van de regio is één van de voordelen van de BPL. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10659**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat een kortere reistijd ook een groter zoekgebied van een potentiële werkgever oplevert. Cliënte wijst erop dat uitgaande van een reistijdbesparing van een paar minuten, het zoekgebied niet significant groter is geworden. Dat blijkt wel uit figuur 3.10 op blz. 50 van het rapport van Ecorys. Zelfs Ecorys geeft toe dat het zoekgebied slechts licht toeneemt, waardoor er naar verwachting geen extra grote gebieden met arbeidskrachten beschikbaar komen. Er zullen geen substantiële verandering in woon-werkpartronen optreden. In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat de BPL naar verwachting 180 extra arbeidskrachten oplevert. Cliënte wijst erop dat dit getal niet nader is onderbouwd in het rapport van Ecorys. Er wordt weliswaar aangegeven dat 80% wordt gecreëerd bij bedrijven die direct profiteren van de BPL en 20% bij toeleveranciers, maar dit zegt niets over de totstandkoming van het getal van 180 extra arbeidskrachten.□Cliënte wijst er uitdrukkelijk op dat in het rapport van Ecorys het getal van 180 extra arbeidskrachten aanzienlijk wordt afgezwakt, omdat erkend wordt dat dit een brutoeffect is, die in de praktijk netto lager kan uitvallen.
Antwoord:	In de rapportage 'Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt gesteld dat de Buitenring een positief effect zal hebben op werkgelegenheid en zorgt voor 180 arbeidsplaatsen. Het betreft arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de realisatie van de Buitenring zijn toe te rekenen. De werkgelegenheid is het gevolg van de betere bereikbaarheid en dalende transportkosten voor bedrijven in Parkstad Limburg door de realisatie van Buitenring. Dit effect is structureel. Verwacht wordt dat de realisatie van de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken naar, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10663**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In het rapport van Ecorys wordt gesteld dat vooral aan de Oostzijde van Parkstad Limburg diverse bedrijventerreinen niet optimaal ontsloten worden, waardoor bedrijven zich hier niet optimaal kunnen ontwikkelen.□Cliënte wijst erop dat in het rapport van Ecorys niet wordt onderbouwd wat de relatie is tussen een niet optimale ontsluiting van een bedrijventerrein en het zich niet optimaal kunnen ontwikkelen van bedrijven. De bedrijven die zich op deze bedrijventerreinen hebben gevestigd, wisten toch dat de ontsluiting niet optimaal is? Zij hebben toch bewust de keuze gemaakt om zich te vestigen op die terreinen. Cliënte is van mening dat een bedrijf zich niet optimaal kan ontwikkelen in het geval dat op een bedrijventerrein geen mogelijkheid meer is voor een bedrijf om zich uit te breiden.
Antwoord:	Verschillende onderzoeken laten zien dat bereikbaarheid een belangrijke factor in de vestigingplaatskeuze van bedrijven en in het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat. Zowel bedrijven als het vestigingsplaats- en ondernemingsklimaat zijn niet statisch, ze veranderen met de tijd. De bereikbaarheidsimpuls van de Buitenring leidt ertoe dat transportkosten voor bedrijven afnemen en de concurrentiepositie verbetert. Ook het imago van Parkstad als vestigingsplaats voor bedrijven kan verbeteren. Door te investeren in betere bereikbaarheid, investeert de provincie in een beter vestigingklimaat voor bedrijven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Nut en noodzaak
Zienswijze:	Cliënte wijst erop dat ook zonder de BPL de bedrijvigheid in Parkstad Limburg zich verder zal ontwikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat ondanks de krimpende bevolking de komende decennia er toch een structureel tekort is op de arbeidsmarkt.
Antwoord:	Uit het onderzoek “Buitenring Parkstad Limburg – Toetsing op doelbereik & MKBA” (ECORYS) blijkt dat de Buitenring voldoet aan de doelen van versterking vestigings- en ondernemersklimaat. De Buitenring creëert als gevolg van lagere transportkosten voor bedrijven en de positieve effecten op de regionale arbeidsmarkt naar verwachting circa 180 extra arbeidsplaatsen bij bedrijven in Parkstad Limburg. De Buitenring biedt daarnaast mogelijkheden voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen in Parkstad Limburg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming aan de oostzijde van Parkstad af te wikkelen. In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de BPL bijdraagt aan de versterking van de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad Limburg volgens de principes van Duurzaam veilig; bijdraagt aan het bevorderen van homogene verkeersstromen op het wegennet in Parkstad Limburg en zorg draagt voor een daadwerkelijke verschuiving van bovenregionale verkeersstromen naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Cliënte ontkent niet dat de BPL een extra stroomweg oplevert in de regio Parkstad Limburg en dat een aantal bewoners, bedrijven en bezoekers aan de regio hiervan gebruik zal maken. Dit /al echter geen verbetering opleveren van de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio Parkstad Limburg zelf. Deze wegen worden namelijk in stand gelaten en niet aangepast volgens bovengenoemde principes. De BPL zelf leidt derhalve niet tot een aanpassing van deze wegen. Alleen de BPL wordt aangelegd volgens de principes van duurzaam veilig en is een homogene verkeersstroom. Cliënte wijst erop dat al vanaf de jaren 70 plannen zijn geweest om een soort ringweg aan te leggen in de regio, maar dat deze plannen niet zijn gerealiseerd. Cliënte stelt daarmee vast dat de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in de regio kennelijk jarenlang geen specifieke problemen heeft opgeleverd en meer dan aanvaardbaar werd geacht door de provincie.
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede structuur van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10667**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wijst cliënte erop dat door de aanleg van de BPL op basis van verkeerskundig onderzoek is gebleken dat het aantal voertuigkilometers buiten de bebouwde kom met 23 % zal stijgen en binnen de bebouwde kom slechts met 8% zal dalen. Dit betekent dat verreweg het meeste verkeer ondanks de aanleg van de BPL nog op het bestaande wegennet binnen Parkstad Limburg zal rijden. Cliënte wijst er op dat nog zal moeten blijken in hoeverre het aantal verkcerskilometers in de bebouwde kom daadwerkelijk met 8% zal dalen. In de verkeerskundige onderzoeken is namelijk geen rekening gehouden met het verkeersgedrag van weggebruikers. Het is een bekend fenomeen dat weggebruikers bij voorkeur die weg blijven gebruiken waarvan zij al jaren gebruik hebben gemaakt. Dit zal□zeker het geval zijn als er omgereden dient te worden om gebruik te maken van de BPL.□Tevens dient ook niet buiten beschouwing gelaten te worden dat het gebruik van de BPL voor de meeste weggebruikers binnen de begrip Parkstad Limburg maar een tijdswinst oplevert van enkele minuten.
Antwoord:	Onze ervaring na openstelling van een nieuwe wegverbinding is, dat er inderdaad sprake is van een gewenningsperiode, waarin een aantal weggebruikers de oude route blijven nemen. Na verloop van tijd zien echter steeds meer weggebruikers het voordeel in van de nieuwe verbinding en wordt steeds meer gebruikt en het onderliggend wegennet steeds minder. Ook indien de route via de nieuwe wegverbinding langer is in afstand (maar sneller in tijd).□□Reistijdwinst is niet het primaire doel van de Buitenring. Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hierarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10668**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de BPL bijdraagt aan de afname van de capaciteitsknelpunten op het wegennet in Parkstad Limburg. Dit geldt volgens de toelichting ook voor de bevordering van doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.□Cliënte wijst erop dat niet door verkeerskundig onderzoek is aangetoond dat de doorstroming voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer wordt bevorderd. Dit is namelijk niet onderzocht vanwege het ontbreken van specifieke gegevens. Dit is dus slechts een aanname.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring zal leiden tot een ontlasting van een aanzienlijk deel van het onderliggend wegennet in de gehele Parkstad. Over het algemeen biedt deze ontlasting van het wegennet ook voordelen voor de doorstroming van het openbaar vervoer en fietsverkeer, die hierdoor minder oponthoud en dus minder wachttijd zullen hebben.□□Voor de beargumentatie waarop de in het PIP opgenomen beoordeling inzake doorstroming van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is gebaseerd, verwijzen wij naar het “Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg”.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de I/C- verhouding op diverse wegvakken in Parkstad Limburg zal verbeteren. Vanwege het feit dat op tal van wegvakken al een I/C van 0,80 of minder is berekend zonder de BPL en op een paar wegvlakken een I/C is berekend tussen de 0,80 en 0,95 zonder de BPL kan niet gesteld worden dat er sprake is van een ernstige verkeerscongestie in het gebied Parkstad Limburg. Er treden dus verbetering in de I/C op bij wegvlakken die al geen probleem opleverden. Dit uit zich ook in het feit dat de reistijd ondanks de kans op opstoppingen of files op bepaalde wegvlakken maar gemiddeld met een paar minuten vermindert binnen het gebied Parkstad Limburg. Cliënte is van mening dat de provincie en gemeenten ook hadden kunnen onderzoeken hoe de I/C waarden op bepaalde wegvlakken waar bekend is dat op bepaalde tijdstippen op de dag kans is op opstoppingen of filevorming lokaal opgelost kunnen worden. Dit ontbreekt in de verkeerskundig onderzoeken. In dat verband wijst cliënte op een verkeerskundig onderzoek van Witteveen en Bos uit 2008 die hetzelfde heeft geconstateerd. Het rapport vormt integraal onderdeel van deze paragraaf. Dit rapport wordt verondersteld bekend te zijn bij u.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Er wordt verwezen naar de kritische kanttekeningen die gemaakt zijn in de in opdracht van natuurmonumenten opgestelde rapportage Verkeerskundige review startnotitie/MER Buitenring Parkstad Limburg van bureau Witteveen en Bos (juni 2008). In de Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (November 2008) is reeds een reactie gegeven op de ingebrachte zienswijze van Natuurmonumenten. Ten aanzien van de meeste kanttekeningen zoals die door Witteveen en Bos zijn gemaakt, wordt verwezen naar deze Nota van Zienswijzen. Aanvullend wordt hieronder op een aantal specifieke vraagpunten en kanttekeningen ten aanzien van de verkeerskundige analyse en de verkeersafwikkeling ingegaan. 1. "Er is in de Startnotitie in beperkte mate achtergrondinformatie gegeven over de verkeerskundige analyse die is gedaan om verkeer in de huidige en toekomstige (autonome ontwikkeling) situatie te beschrijven. Er zijn twee modellen gebruikt, het Regio Parkstad Limburg model en het NRM. Informatie over welke invoer afkomstig is van welk model is alleen in achtergronddocumentatie opgenomen. Deze is niet geanalyseerd voor dit onderzoek. In de fase 2 documenten ontbreekt een overzicht van de geplande bedrijventerreinen die zijn meegenomen in de modelberekeningen. Betreft de basis Sociaal

economische gegevens valt op dat de bevolkingsgroei in het BPL model niet overeenkomt met de meest recente prognoses. Daarnaast is niet nader toegelicht hoe in het BPL de meegenomen groei in het aantal arbeidsplaatsen tot stand komt." Reactie: Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg is rekening gehouden met de in samenspraak met de gemeenten geïnventariseerde vastgestelde ruimtelijke ontwikkelingen. 2. "Er is in de probleemanalyse een aantal knelpunten in de I/C-verhoudingen geconstateerd. Er worden enerzijds autosnelwegen in de analyse betrokken en anderzijds wordt melding gemaakt van lokale knelpunten. De reden tot het betrekken van autosnelwegen is onduidelijk."Reactie:De reden voor het weergeven van I/C-waarden voor zowel de snelwegen als voor het onderliggend wegennet is dat met het betrekken van deze I/C-waarden op de snelwegen een completer beeld wordt gegeven van het effect van de Buitenring op de omgeving. De toets naar de aanwezige knelpunten voor de PIP is voldoende robuust om de maximaal benodigde ruimteclaim te kunnen bepalen. 3."Voor het aspect bereikbaarheid is naast het criterium I/C verhouding ook de reistijd meegenomen. Hoe beide criteria zijn gecombineerd tot de kwalitatieve beoordeling is niet geheel duidelijk." Reactie:Beide criteria geven een indicatie van de kwaliteit van de bereikbaarheid. De I/C verhouding geeft de verhouding weer van de aanwezige intensiteit en capaciteit. Hoe hoger deze waarde, hoe groter de kans op overbelasting van de weg of kruising. De reistijd geeft aan hoe lang er over specifiek aangewezen trajecten wordt gereden. Een te hoge I/C waarde zal direct van invloed zijn op de reistijd. Het betrekken van beide criteria leidt tot een meer gedegen beoordeling van de bereikbaarheid op de wegvakken.

4. "Eén van de probleemstellingen in de MER stelt dat binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen de regionale ontsluiting onvoldoende is. De knelpunten die hierin worden genoemd zijn niet uitgebreid beschreven en het is ook niet duidelijk of lokale oplossingen zijn onderzocht. De beschreven knelpunten zijn geen aanleiding om te veronderstellen dat daardoor de huidige wegen geen ontsluitende functie meer kunnen vervullen. Vanuit oogpunt van verkeersafwikkeling is het denkbaar om een alternatief voor de Buitenring over het huidige wegennet te laten lopen waarbij alleen noodzakelijke aanpassingen worden gedaan." Reactie:Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien. 5. “De afweging tussen een 2x2 en een 2x1 variant is in het Achtergronddocument Verkeer alleen gemaaktmet als uitgangspunt een Buitenring gemodelleerd als 2x2 variant. Op basis van deze afweging is geconcludeerddat 2x2 noodzakelijk is. Een andere methode om een dergelijke afweging te maken zou uitkunnen gaan van een modellering van de buitenring in een 2x1 variant. Op locaties waar 2x1 niet toereikendis moeten dan lokale oplossingen worden onderzocht. De nu gebruikte methode leidt vermoedelijktot hogere

intensiteiten.”Reactie:`In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is niet alleen gebaseerd op de modelberekeningen en toelaatbare verkeersintensiteiten, maar ook op het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01593-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10670

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan wordt gesteld dat de externe bereikbaarheid wordt vergroot door de BPL. Zo is aangegeven dat de reistijd van de gemeenten Brunssum, Landgraaf en Kerkrade naar Aken significant lager is. In de toelichting op het ontwerp-inpassingplan wordt niet aangegeven wat de meerwaarde is van de verbetering van de reistijd van deze gemeenten naar Aken en wat de vermindering in reistijd in minuten bedraagt. Er wordt namelijk alleen gesproken in percentages. Tevens is niet aangegeven welk deel van de bevolking of bedrijven in Parkstad Limburg een belang heeft aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte is van mening dat het van groot belang is om dit te weten om de meerwaarde van een verkorte reistijd naar Aken in te kunnen schatten. Cliënte is van mening dat nu geheel onterecht de suggestie wordt gewekt dat er een behoorlijk belang is te hechten aan een verkorte reistijd naar Aken. Cliënte wijst erop dat 68% procent van de beroepsbevolking binnen Parkstad Limburg woont en werkt en dat derhalve het zeer aannemelijk is dat het economische belang van een verkorte reistijd naar Aken relatief gering is. Het feit dat dit ook niet tot uiting is gekomen is het rapport van Ecorys die in opdracht van de provincie de maatschappelijke kosten en batenanalyse heeft opgesteld toont dit eveneens aan.
Antwoord:	De provincie vindt van belang dat de Buitenring, naast andere doelstellingen, zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van Parkstad Limburg als geheel. De reistijdwinst door de Buitenring kan oplopen tot circa zes minuten per verplaatsing. Alle reistijdwinsten tezamen (dag in dag uit) leveren daarmee een aanzienlijke besparing op voor het totale verkeer in Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10671**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is vermeld dat door de diffuse structuur van het wegennet het verkeer zich veelal kriskras verplaatst over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie binnen de bebouwde kom. Dit kan problemen opleveren op het terrein van luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10672**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het ontwerp-inpassingsplan wordt aangegeven dat de emissies in de bebouwde kom afnemen als gevolg van de BPL door afname van het verkeer in de bebouwde kom. Daarentegen stijgen de emissies buiten de bebouwde kom. Er wordt gesteld dat in de bebouwde kom NÜ2, PM 10 en C02 met circa 5% afnemen. Ook de geluidshinder in de bebouwde kom neemt af. Cliënte wijst er op dat de afname van geluidshinder in de bebouwde kom een aanname is. Er zijn namelijk geen gekwalificeerde gegevens daarover voorhanden. Tevens is er geen nader onderzoek naar gedaan. Cliënte wijst er ook op dat de waarden NÜ2, PMio en C02 in het gebied Parkstad Limburg als geheel toeneemt als gevolg van de BPL plus Binnenring. Dit toont aan dat de toename van deze emissies buiten de bebouwde kom verantwoordelijk is voor de algehele toename in het gebied.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10673**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Per saldo is er dus volgens cliënte in het gehele gebied sprake van een vermindering van het leefmilieu ondanks het feit dat op basis van geluidsonderzoeken en onderzoeken naar luchtkwaliteit is gebleken dat de BPL niet de wettelijke normen overschrijdt. Saillant detail is dat verzuimd is aan te geven hoeveel mensen in de bebouwde kom wonen en hoeveel mensen buiten de bebouwde kom. □□Cliënte stelt zich voorts op het standpunt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de gezondheid van cliënte.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte wijst er ook op dat in het kader van de milieutoets op grond van Wet milieubeheer de provincie nog niet de beschikking heeft over de resultaten van stikstofdepositie in het gebied Parkstad Limburg, zodat niet helder is of er op dit punt een ADC toets vereist is of niet. Cliënte is van mening dat de milieutoets derhalve niet volledig is geweest.
Antwoord:	Inmiddels heeft hernieuwd onderzoek naar stikstofdepositie plaatsgevonden, omdat vlak voor de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden bekend waren gemaakt . Ook waren er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen, waardoor ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan de berekeningen nog niet waren afgerond.□Uit de geactualiseerde Passende Beoordeling voor de Brunssummerheide/Teverener Heide en de Passende Beoordeling voor het Geleenbeekdal blijkt dat er geen significante negatieve effecten zullen optreden als gevolg van stikstofdepositie.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10675**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In de toelichting op het ontwerp-inpassingsplan is aangegeven dat de verkeersveiligheid in het gebied Parkstad Limburg verbeterd als gevolg van de BPL. Zo neemt het aantal letselongevailen af alsmede het aantal verkeersdoden. Cliënte is hier uiteraard verheugd over, maar wijst wel op de betrekkelijkheid van deze berekening. In het verkeerskundig onderzoek is namelijk aangegeven dat ondanks de zogenaamde diffuse verkeersstructuur in het gebied Parkstad Limburg er zonder de BPL al sprake is van een gemiddeld aantal verkeersongelukken; gevallen van letselschade en verkeersdoden. Deze aantallen overstijgen niet het landelijke gemiddelde.
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10676**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De commissie MER heeft in het kader van de voorgaande MER rapportages geadviseerd dat in de tweede aanvulling MER nut en noodzaak van het project nader onderbouwd dient te worden en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zulten tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp betrokken moeten worden al dan niet als scenario. In dat kader is aan Ecorys gevraagd om de nut en noodzaak van de BPL nader te onderzoeken door het uitvoeren van een toets op doelbereik en een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA). Cliënte heeft in voorgaande punten al aangegeven wat zijn zienswijze is op het terrein van het doelbereik. De conclusie die hierbij getrokken kan worden, is dat in zijn visie nut en noodzaak niet is aangetoond en dat het doelbereik aantoont dat er geen voldoende draagvlak is voor de BPL. Cliënte maakt dan ook om die reden ernstige bezwaren tegen de tweede aanvulling MER.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10677**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor wat betreft de MKBA is cliënte van mening dat niet genoegzaam is aangetoond dat de maatschappelijk baten groter zijn dan de maatschappelijke kosten. De kosten van de aanleg van de BPL alsmede het onderhoud van de BPL worden geraamd op 334 miljoen euro. Het is bekend dat in Nederland grote infrastructurele projecten qua raming altijd ruim worden overschreden. Cliënte gaat ervan uit dat dit ook bij dit project zal geschieden.□De grootste baat wordt verkregen door een financiële vertaling van de besparing in reistijd. Dit levert 232 miljoen euro op, waarvan 113 miljoen aan sociaal-recreatief verkeer en 42 miljoen aan woon-werkverkeer. Met andere woorden de burgers besparen zich door de BPL ruim 150 miljoen euro aan reistijd. Cliënte vindt het merkwaardig dat aan de vrije tijdsbesteding van burgers een opbrengst wordt gekoppeld alsmede aan de tijd die burgers gebruiken voor het woon-werk verkeer. Het is algemeen bekend dat werkgevers de tijd die burgers besteden om van hun huis naar hun werk te komen niet vergoeden. Het is dan ook merkwaardig dat dit in deze analyse wel gebeurd. Indien het sociaalrecreatief werkverkeer alsmede het woon-werkverkeer uit de MKBA wordt gehaald is er sprake van een situatie waarbij de maatschappelijke kosten veel groter zijn dan de maatschappelijke baten.
Antwoord:	De MKBA is opgesteld conform de hiervoor nationaal voorgeschreven richtlijnen. De MKBA laat zien dat de Buitenring een baten/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten. Het waarderen van reistijdveranderingen is gedaan via de voorgeschreven richtlijnen.□De MKBA gaat uit van de meest actuele kostenramingen voor de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte vreest dat zijn woongenot ernstig zal worden aangetast door geluidshinder en vermindering van de luchtkwaliteit. De ringweg wordt aangelegd ten zuiden van het perceel van cliënte. Thans ligt er ten zuiden van het perceel van cliënte een brede buffer bestaande uit een brede en weelderige groenstrook, een fietspad en nog een groene strook. Vervolgens ligt er een weg. Op basis van het thans voorliggende inpassingsplan verandert deze situatie wezenlijk. De brede groene buffer verdwijnt geheel. Cliënte heeft het inpassingsplan zodanig begrepen dat de situatie als volgt zal veranderen. Recht achter het perceel van cliënte komt een ventweg te liggen. Vervolgens zal er een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter worden gerealiseerd. Achter dit scherm zal de ringweg worden gerealiseerd. In dit kader wenst cliënte bij uw college onder de aandacht te brengen dat de woning van cliënte hoger is gelegen dan de locatie waar de ringweg komt te liggen. Dit hoogteverschil bedraagt ongeveer vier meter. Cliënte stelt zich op het standpunt dat er twijfels zijn over het standpunt van de provincie dat deze aanpassing (een geluidsscherm met een hoogte van 6 meter) voldoende waarborgen biedt om aan het wettelijk voorgeschreven geluidsniveau te voldoen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ten aanzien van de ventweg welke wordt aangelegd evenwijdig aan de ringweg wenst cliënte het volgende bij uw college onder de aandacht te brengen. Verkeer afkomstig vanuit de Grachterstraat richting Locht om de N281 te bereiken, zal deze ventweg gebruiken. Om de ringweg te gebruiken moet men immers eerst richting Kerkrade rijden omdat daar de dichtstbijzijnde oprit op de ringweg wordt gerealiseerd. Het verkeer op deze ventweg zal aldus dramatisch toenemen. Gezien het gegeven dat de thans bestaande groene buffer verdwijnt en de nieuwe ventweg buiten een mogelijk te realiseren geluidsscherm is geprojecteerd betekent dit een toename van de geluidshinder voor cliënte.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van dat onderzoek. Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10680**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Bij de aansluiting van de Dentgenbachweg op de Hamstraat gaat men in het plan nog altijd uit van een aansluiting op de B258n. Ten aanzien hier wil cliënte bij uw college onder de aandacht brengen dat deze aansluiting zeer onwaarschijnlijk zal zijn gelet op de besluitvorming aan Duitse zijde.□Dat uw college zonder rekening te houden met de besluitvorming aan Duitse zijde getuigt van onzorgvuldig handelen van uw college.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Mede gezien het bovenstaande is van onzorgvuldig handelen geen sprake. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01593-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10682**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS namens Rimmelzwaan , Agatha-Gracht l 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Dit geldt ook voor wat betreft verontreinigde gronden. In de omgeving van cliënte is op diverse plekken bodemverontreiniging geconstateerd. Bij de Krichelbergsweg ongenummerd is zelfs een ernstig geval van bodemverontreiniging met PAK geconstateerd. Het Inpassingsplan voorziet niet in een totale bodemsanering, maar enkel het verhoogd aanleggen ter plaatse met een leeflaagconstructie. Daar waar bij Hamstraat 159 en Locht 193 juist wel een sanering zal gaan plaatsvinden. Bij deze locaties was enkel een restverontrciniging geconstateerd met minerale olie. Cliënte acht het onzorgvuldig van uw college dat niet alle bodemverontreiniging wordt gesaneerd.
Antwoord:	Niet mobiele verontreinigingen zoals bij de Krichelbergsweg worden overeenkomstig de circulaire bodemsanering 2009 sober en doelmatig (functioneel) gesaneerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01594-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10684**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Cörvers J.A.P.M., Rietrastraat 15 6431LZ te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nut en noodzaak van een 100km/h-weg met 2x2 rijstroken wordt stelselmatig niet met cijfers aangetoond. Een buitenring van deze omvang lijkt mij in deze tijd van bezuinigingen een buiten-proportionele oplossing voor een probleem dat in de praktijk op slechts enkele piekmomenten in de spits tot kleine knelpunten leidt.□Aanpassing van een aantal kruispunten en wegvakken zou m.i. een adequate oplossing kunnen bieden.□De aansluiting in Nuth behoeft de grootste aanpassing en zal veel problemen in de doorstroming oplossen.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10685**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Algemeen standpunt□De Fietsersbond is ten aanzien van de plannen voor de Buitenring, zoals deze ter inzage zijn gelegd, van oordeel dat deze plannen zo niet mogen worden vastgesteld en uitgevoerd. Wij achten het niet aannemelijk dat de maatschappelijke en in het bijzonder verkeerskundige voordelen in overwegende mate groter zijn dan de nadelen en kosten. De verstrekte verkeersprognoses zijn onvoldoende onderbouwd en daarmee is het onvoldoende aannemelijk dat deze weg in deze omvang noodzakelijk is. De te verwachten verbeteringen in de verkeersstructuur zijn onvoldoende om een weg met deze allure als een effectieve maatregel te beschouwen. Uit oogpunt van de belangen van de fietsers zijn er met de nu voorliggende plannen hoofdzakelijk nadelen te verwachten. Nadelen waarmee talrijke fietsers gedurende tientallen jaren worden geconfronteerd! Deze nadelen zijn niet acceptabel. De gepresenteerde plannen dienen dan ook te worden aangepast.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Fietsverkeer is nadrukkelijk bekeken in het verkeerskundig onderzoek ten behoeve van het □ inpassingsplan (Deelrapport 4A). In paragraaf 2.3.2 is beschreven op welke wijze rekening is gehouden met fietsroutes.Alle bekende kruisende langzaam verkeersverbindingen zijn met behulp van de verschillende gemeenten geïnventariseerd en vervolgens is gekeken hoe deze hersteld kunnen worden. Voor de inventarisatie van de verschillende fietsroutes is gebruik gemaakt van het Actieplan Fiets Parkstad Limburg (Grontmij, januari 2009). Bij alle kruisingen van het onderliggend wegennet met de Buitenring is bekeken op welke wijze langzaam vekeer meegenomen kon worden. □Aanvullend zijn op enkele locaties vrijliggende fietsvoorzieningen in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10700**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wellicht blijkt uit beter onderbouwde plannen dat kan worden volstaan met een gedeeltelijke aanleg van een 2-strooks weg die een meer menselijke maat benadert, wat zowel de impact op het landschap verkleint alsook de barrière werking voor het kruisend (fiets) verkeer aanzienlijk reduceert. Daarbij dienen wel enkele verspreid liggende verkeersknelpunten te worden aangepakt.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt doordat de wegen momenteel mede worden gebruikt door ander verkeer dan waarvoor deze bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10701**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij adviseren u om de voorliggende plannen voor de Buitenring te heroverwegen, daarbij op een□aantal wezenlijke punten nadere waarborgen te creëren en de plannen zodanig bij te stellen dat de nadelen voor de fietsers tot een minimaal en daarmee acceptabel niveau terug worden gebracht. Vooral de vermindering van de barrière werking voor de fietsers dient expliciet bij het vervolgonderzoek betrokken te worden.
Antwoord:	Bij de uitwerking zal worden voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig. Ten aanzien van de Barrièrewerking is telkens nauwgezet een afweging gemaakt of en waar voor alle bestaande modaliteiten een verbinding hersteld zal worden. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10702**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Een fietsroute effectrapport ontbreekt.□Wij zijn van mening dat de geboden informatie onvoldoende toegankelijk is. Tevens wordt ook hier en daar aangekondigd dat nog nadere informatie beschikbaar komt. Wij verwachten dat ook u als leden van Provinciale Staten vanwege de veelheid en onoverzichtelijkheid van de geboden informatie niet in de gelegenheid bent om te kunnen beoordelen of alle consequenties voor het fietsverkeer voldoende in beeld zijn en op hun waarde kunnen worden meegewogen in uw besluitvorming. In onze zienswijze over de Tracénota/MER Buitenring van 14 juli 2008 hebben wij Gedeputeerde Staten dringend verzocht om een aanv uitende nota "fietsroute effectrapport` op te stellen, zonder welke deze plannen niet mogen worden vastgesteld. Dit is niet gebeurd. Wij achten dit een omissie die hersteld dient te worden voordat u deze plannen goedkeurt.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ Uit het bovenstaande vloeit voort dat voldoende rekening is gehouden met de effecten van het plan op het fietsverkeer. Er bestond geen verplichting om een fietseffectrapportage op te stellen. Ook anderszins vloeit uit de wet geen verplichting voort om een fietsroute effectrapport op te stellen. □□Voor wat betreft de toegankelijkheid van de informatie wordt opgemerkt dat het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorende stukken gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage hebben gelegen op diverse plaatsen in de regio Parkstad. Een ieder heeft in die periode de gelegenheid gehad om in de gemeentehuizen of het provinciehuis de stukken in te zien. Daarnaast zijn de stukken ook gepubliceerd op de website van de Buitenring en de provincie Limburg. Ook op die manier heeft men kennis kunnen nemen van de stukken. De informatiemarkt is een extra service geweest om mensen nadere uitleg bij de stukken te kunnen geven en eventuele vragen te beantwoorden. Men heeft dus de volledige 6 weken de tijd gehad om stukken in te zien en een zienswijze voor te bereiden en in te dienen.□□Voorstel: zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10703**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Toetsingskader voor de Fietsersbond Wij hebben de plannen beoordeeld uit het oogpunt van de belangen van de fietsers. Daarbij hebben wij nadelen geconstateerd. Wij hebben ons vervolgens vraag gesteld of deze nadelen beperkt zijn en geaccepteerd moeten worden vanuit onze maatschappelijke verantwoordelijkheid, of dat deze nadelen niet acceptabel zijn en dat de voorliggende plannen aangepast dienen te worden. In het verkeerskundig onderzoek is aangegeven dat ook voor fiets verbind i n gen het inrichtingsprincipe van Duurzaam Veilig richtinggevend is. Echter, tevens wordt de mogelijkheid geopend om hiervan af te wijken en zogenaamd maatwerk te leveren. Het risico is hierbij groot dat dit maatwerk niet volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig wordt uitgevoerd. Wij zijn van mening dat bij de aanleg van deze nieuwe weg uit oogpunt van verkeersveiligheid en comfort voor de fietsers te allen tijde gekozen moet worden voor een weginrichting van de wegen die worden beïnvloed door de Buitenring met de bijbehorende fietsvoorzieningen die volledig beantwoordt aan de voorwaarden van Duurzaam Veilig. Daar waar in dit plan alle ruimte en geld wordt vrijgemaakt voor een nieuwe autoweg, zijn wij van mening dat de fietsers hiervan geen nadelen hoeven te accepteren die zodanig slecht zijn dat ze niet voldoen aan Duurzaam Veilig. Dit is op een te groot aantal plekken wel het geval. Hier dienen dan ook betere oplossingen te worden voorgesteld. Een aanvullende belemmering bij het geven van dit oordeel is dat veel voorzieningen in een later stadium nog moeten worden uitgewerkt. Het ontwerpplan is daarmee onvoldoende volledig en biedt daarmee onvoldoende rechtszekerheid. Na deze procedure is er wellicht nog overleg mogelijk, maar een (nieuwe) juridische toetsing van de genomen beslissingen voor maatregelen en weginrichting is dan niet meer aan de orde, zo vragen wij ons af. Deze onzekerheid wordt extra groot omdat Gedeputeerde Staten willen kiezen voor een uitvoering of aanleg van de weg via de werkwijze van `design, construct, built and maintenance`. De uiteindelijke aannemer ontwerpt zelfde weginrichting en kan zelf afwegingen maken en prioriteiten stellen, daar waar dit plan niet eenduidig is in de te stellen randvoorwaarden. Hoewel dit ook een aantal voordelen kan bieden, mag de formulering van de uitgangspunten die hieraan ten grondslag moeten liggen, niet aan interpretatie of keuzevrijheid onderhevig zijn. Deze waarborgen worden in het ontwerpplan niet geboden. Wij concluderen dat het ontwerpplan onvoldoende zekerheden en waarborgen biedt dat noodzakelijke fietsvoorzieningen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd conform de uitgangspunten Duurzaam Veilig. Wij zijn van mening dat bij de vaststelling van het plan deze garantie gegeven dient te worden. Wij dringen er dan ook op aan dat bij de eventuele (latere) vaststelling van dit plan alle onduidelijkheden zijn weggenomen en de te hanteren ontwerpnormen en inrichtingen eenduidig als randvoorwaarden worden opgenomen.
Antwoord:	Richting de aannemer worden voorwaarden gesteld om de richtlijnen volgens de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt te hanteren. Echter blijft overeind dat op die locaties waarbij op basis van goed gefundeerde argumenten toepassing van deze Duurzaam Veilig-principes niet mogelijk is, hiervan afgeweken kan worden. Bij deze afwijking dient de verkeersveiligheid gewaarborgd te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10704**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Voor ons oordeel hebben wij maatschappelijke en verkeerskundige voor- en nadelen afgewogen, en dit bezien vanuit het oogpunt van de fietser. Wij constateren dat er voor de fietser amper voordelen te verwachten zijn. Waar wellicht wel voordeel ontstaat, bijvoorbeeld door een meer verkeersluwe situatie, worden er geen garanties geboden dat dit ook gevolgd wordt door passende maatregelen. Wij constateren tevens dat de algemene balans van de kosten-batenanalyse, zoals deze is gepresenteerd, onvoldoende in het voordeel van aanleg van de Buitenring is. Dit verlaagt onze acceptatiegrens. Als de buitenring zeer veel meerwaarde zou bieden, dan is het gemakkelijker te accepteren dat hier of daar wat moet worden ingeleverd. Het omgekeerde lijkt het geval. De kosten en nadelen zijn groter dan de voordelen die de weg kan gaan bieden. Het bovenstaande probleem had wellicht minder kunnen zijn als de Buitenring zou worden gecompleteerd met fietspaden zodat ook de verbetering van het netwerk van doorgaande fietsroutes een impuls zou krijgen. Een gewone provinciale weg met twee rijstroken en aan weerszijden vrijliggende fietspaden, had meer kansen geboden en minder barrièrewerking veroorzaakt.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10705**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het Verkeerskundig Onderzoek wordt verwezen naar het geactualiseerde Verkeersmodel Buitenring Parkstad Limburg. Daarbij wordt gesteld dat dit model rekening houdt met de bijgestelde bevolkingsprognoses. Volgens de huidige inzichten gaat de bevolking van Parkstad Limburg terug van nu 252.000 inwoners naar 180.000 inwoners in 2040 (Dagblad De Limburger van 14 juli 2010). Dit is 28,6 % afname. Hoewel er wellicht optimisten zijn die dit proces denken fors te kunnen beïnvloeden, in casu te vertragen, mag gezien de bevolkingdalingen in het oosten van Duitsland en in Frankrijk, daar niet vanuit worden gegaan. Desalniettemin wordt met het gehanteerde verkeersmodel geconcludeerd dat het aantal verkeersbewegingen nog fors zal toenemen. Dit is onvoldoende aannemelijk gemaakt. Voor het Verkeersmodel Buitenring Parkstad Limburg zijn aannames gehanteerd (zoals het niet meewegen van de krimpende arbeidsmarkt en de voorkeur om grotere afstanden af te leggen) die onvoldoende zijn onderbouwd of zelfs onvoldoende waarschijnlijk zijn. Dit leidt ertoe dat het omrekenen van de demografische ontwikkelingen naar de mogelijke verkeersintensiteiten inconsequent is. Daarbij is het verkeersmodel onvoldoende transparant gepresenteerd.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10706**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het verkeersmodel heeft geleid tot het plan voor de aanleg van een autoweg met 2x2 rijstroken. Dit is volgens ons een overgedimensioneerde weg die veel ruimte in beslag neemt en op veel plaatsen een grote barrière vormt. Op een aantal plaatsen ontstaat door het grote ruimtebeslag van de Buitenring plaatsgebrek voor goede fietsvoorzieningen. Ook worden (optimale) maatregelen voor fietsers en ander langzaam verkeer duurder en daardoor deels geschrapt. Er worden omrijroutes voorgesteld of oplossingen voor het fietsverkeer voorgesteld die niet beantwoorden aan Duurzaam Veilig. Een groot aantal van deze oplossingen zijn voor de Fietsersbond niet acceptabel.
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. □□Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. □□Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10707**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	De Maatschappelijke kosten-batenanalyse De hoofdreden voor de aanleg van de Buitenring dient naar onze mening een verkeerskundige te zijn. De Buitenring zou veel bestaande verkeersknelpunten in de bebouwde kommen moeten oplossen. Dit is echter onvoldoende het geval. Het aantal structurele verbeteringen in het wegennet is veel beperkter dan verwacht zou mogen worden. Daarnaast zijn er ook door de komst van de Buitenring verslechteringen in het wegennet voorspeld. De algemene ba lans (van ±0,1) voldoet niet aan de hieraan maatschappelijk te stellen `multiplier", die meer dan 2 zou moeten zijn. Wij verwachten dat als de grote bedragen die voor de Buitenring gereserveerd zijn op een andere wijze beschikbaar worden gesteld aan verkeer en economie, dat dan hiermee een hoger verkeerskundig en maatschappelijk rendement wordt verkregen. Daarbij is een aantal nadelen en kostenposten (bijvoorbeeld nadelen voor omrijden, wachten voor verkeerslichten, de landschapsbeleving van recreatief fietsverkeer) niet of onvoldoende meegewogen in de algemene kosten-batenanalyse. Met name de kosten voor de maatregelen aan het gemeentelijk wegennet ten behoeve van de fietsers zijn niet in de investeringskosten van de Buitenring opgenomen en blijken voor rekening van de betreffende gemeenten te komen. Het voorliggende ontwerpplan biedt daarmee geen enkele waarborg dat deze noodzakelijke maatregelen ook zullen worden uitgevoerd. Dit achten wij onaanvaardbaar. Bij de vaststelling van de plannen voor de Buitenring dienen deze garanties wel gegeven te zijn en dienen de kosten hiervan in de begroting van de Buitenring te worden opgenomen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10708**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Omrijden Omdat de Buitenring bestaande infrastructuur gaat doorsnijden, zullen fietsers op veel plaatsen een langere route krijgen en dus moeten omrijden. Een aantal wegen zal op de Buitenring doodlopen en dus niet meer beschikbaar zijn voor doorgaand fietsverkeer. Andere wegen zullen worden afgeleid en vervolgens over een bepaalde afstand parallel aan de Buitenring worden geleid tot een kruispunt of brug. Ook bij kruispunten met de Buitenring wordt fietsverkeer om de op- en afritten geleid, waar men nu gewoon rechtdoor kan rijden. Op deze wijze zullen talrijke fietsers gedurende tientallen jaren op nadelige wijze met de Buitenring worden geconfronteerd. Het treft alle fietsers rondom Parkstad Limburg (woon-werkverkeer,scholieren, boodschappen doen, recreatieve fietsers, enzovoort), maar ook veel ander langzaam verkeer. Het betekent vaak enkele honderden meters omrijden, wat zich ook vertaalt in een langere reistijd. Dit negatieve aspect van de Buitenring dient ook in de kosten-batenanalyse te worden meegenomen. Nu wordt de nadruk gelegd op de kortere reistijden voor snelverkeer, dit voordeel wordt waarschijnlijk in belangrijke mate teniet gedaan door de langere reistijden voor fietsers e.d.
Antwoord:	Bij de afwegingen die zijn gemaakt is getracht omrijdbeweging te minimaliseren en tussen belangrijke herkomsten en bestemmingen omrijden (ten opzichte van de huidige situatie) geheel te vermijden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10709**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Beleving van het landschap Veel mensen genieten van het landschap door er te fietsen of te wandelen. Voor deze mensen wordt de Buitenring een storend object in het landschap. Dit treft veel mensen die graag in de stadsrand recreëren door een ommetje te fietsen of te wandelen in de groene omgeving nabij de woongebieden. Ook vermindert de aantrekkelijkheid van het landschap voor toeristisch - recreatief fietsen. Deze negatieve aspecten van de Buitenring dienen ook in de kosten-batenanalyse te worden meegenomen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01595-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10710

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bruggen over de Buitenring□Daar waar de fietsers de Buitenring kunnen kruisen via een brug (dus zonder op- en afritten), zijn amper problemen te verwachten. De bruggen dienen wel ingericht te worden volgens de□uitgangspunten van Duurzaam Veilig. In het buitengebied bij een weg met maximum snelheid van 80 km/uur en binnen de bebouwde kom bij een maximumsnelheid van 50 km/uur dient dit te gebeuren met vrijliggende fietspaden. Er kan in een aantal gevallen gekozen worden voor fietsstroken van voldoende breedte (minstens 1,30 m aan weerszijden). Buiten de bebouwde kom dient de maximumsnelheid dan 60 km/uur te zijn. Wel dienen op- en afritten van bruggen geen hoger hellingspercentage dan 3 % te krijgen.
Antwoord:	Aan de aannemer worden voorwaarden gesteld om de richtlijnen volgens de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt te hanteren. Op die locaties waarbij op basis van goed gefundeerde argumenten toepassing van deze Duurzaam Veilig-principes niet mogelijk is, zal maatwerk plaatsvinden. Bij deze afwijking dient de verkeersveiligheid gewaarborgd te worden.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01595-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10711

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kruising van de op- en afritten van de Buitenring□Waar het fietsverkeer niet wordt omgeleid, zal het de op- en afritten moeten kruisen. Dit zijn altijd gevaarlijke conflictpunten en daarmee vormen deze een groot nadeel van de Buitenring voor het fietsverkeer. De Fietsersbond staat erop dat dit nadeel wordt geminimaliseerd, waarbij de oplossingen niet ten koste gaan van een veilige en gemakkelijke oversteekbaarheid voor de fietser.
Antwoord:	De fietsoversteken over de op- en afritten zullen worden ingepast met inachtneming van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10712**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij gewone rotondes buiten de bebouwde kom, zijn vrijliggende fietspaden vereist. De voorkeur gaat uit naar vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg. Indien en vooral waar de op- en afritten aan één zijde liggen (bij een `halve Haarlemmermeer` - aansluiting) kan ook gekozen worden voor een tweerichtingen fietspad aan de andere zijde. Er dienen wel verderop langs de fietsroute veilige oversteekmogelijkheden te worden gerealiseerd.
Antwoord:	De rotondes buiten de bebouwde kom worden voorzien van vrijliggende fietspaden. De afweging om deze fietspaden aan beide zijde in één richting naast de rotonde te leggen of aan één zijde in tweerichting is afhankelijk van de specifieke situatie. Ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en verkeersveiligheid zijn hierbij de belangrijkste afwegingscriteria. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10713**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bij rotondes binnen de bebouwde kom, zeker waar ook regelmatig vrachtverkeer komt, hebben wij de voorkeur voor vrijliggende fietspaden, met de aanvullende voorwaarde dat fietsers hier ook voorrang krijgen
Antwoord:	Aangezien deze constatering conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig is delen wij dit standpunt, met dien verstande dat voor specifieke situaties maatwerk geboden moet worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10714**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De keuze voor verkeersregelinstallaties heeft als voordeel dat hiermee de kruisbaarheid van de open afritten veiliger wordt. Echter, waarschijnlijk wordt er gekozen voor een cyclus van 2 minuten die optimaal zal zijn afgesteld voor een goede doorstroming van het snelverkeer. Dit is verre van aantrekkelijk voor fietsers, zeker als ze bij een kruispunt zowel een verkeerslicht bij de oprit als bij de afrit krijgen. Dit houdt in dat de wachttijden op kunnen lopen tot 2 maal 2 minuten. De praktijk wijst uit dat (veel) fietsers het verkeerslicht zullen negeren. Dit kan worden verminderd door een betere afstemming op de snelheid van de fietsers en door wachttijdsignalering. Overigens zou de gemiddeld langere reistijd en het mindere comfort voor de fletser voor fietsers ook meegeteld moeten worden in de algemene kosten-batenanalyse.
Antwoord:	Wij streven naar een optimale afstelling van de verkeerslichten voor alle groepen verkeersdeelnemers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10715**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aanpassingen aan het lokale wegennet□Door de aanleg van de Buitenring veranderen ook verkeersstromen in het lokale wegennet. Hierdoor zal het wegennet op veel plaatsen moeten worden aangepast. Voorde fietsers dienen deze aanpassingen zonder uitzondering plaats te vinden conform de uitgangspunten van `Duurzaam Veilig`. Een minder veilige en comfortabele inrichting en zeker verslechteringen ten opzichte van de huidige situatie worden niet geaccepteerd. In de gepresenteerde tekeningen wordt deze duidelijkheid niet altijd geboden. (Zie ook punt 2.) De kosten voor de aanpassingen van het wegennet dat beïnvloed wordt door de Buitenring dienen in de begroting van de Buitenring te worden opgenomen.
Antwoord:	Daar waar aanpassingen plaatsvinden op het lokale wegennet wordt ook aandacht geschonken aan de positie van de fietser. Bij deze aanpassingen zijn de uitgangspunten van Duurzaam Veilig leidend. Het betreft aanpassingen bij die locaties die significant en direct beïnvloed worden door de Buitenring□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10716**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ontsluitingsweg Nuth nabij de aansluiting van de Buitenring op de A76□Volgens de voorliggende plannen krijgt de Reijmersbekerweg een veel zwaardere verkeersfunctie omdat het een ontsluitingsweg wordt voor de kern Nuth op de A76. Uit de plannen blijkt dat deze weg geen adequate fietsvoorzieningen krijgt in de vorm van vrijliggende fietspaden (of desnoods een enkelzijdig tweerichtingen fietspad). Dit is niet acceptabel. De Reijmersbekerweg is de enige fiets verbinding tussen de kernen Nuth en Schinnen. Het mogelijkerwijze omleiden van fietsers via bedrijventerrein de Horzel is voor de Fietsersbond geen optie vanwege de grote omweg ten opzichte van de gestrekte route nu en het risico dat op het bedrijventerrein zelf vrachtverkeer en fietsverkeer dreigen te worden vermengd. Deze omissie dient te worden hersteld voordat het plan wordt vastgesteld.
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:4 Awb vastgesteld. Het tracé van het Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant. De inpassing van de fietsverbinding via de Rijmersbekerweg is zorgvuldig afgewogen. Het resultaat betreft een vrijliggende verbinding, enkelzijdig tweerichtingen fietspad, langs een groot deel van de Reijmersbekerweg die de omrijdbeweging voor de fietser minimaliseert. De beperkende factor in deze afweging voor deze verbinding heeft voornamelijk betrekking op ruimtelijke en technische beperkingen, waardoor dit fietspad niet geheel doorgetrokken kon worden langs de Reijmersbekerweg. Het laatste deel van de fietsvoorziening loopt daardoor via de industrieweg om vervolgens verkeersveilig aan te sluiten op een vrijliggende fietsvoorziening richting Nuth.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10717**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De Naanhofsweg krijgt een ongekend forse toename van verkeer, terwijl deze weg nu al erg onoverzichtelijk is, er vaak te hard wordt gereden en geen adequate fietsvoorzieningen heeft. Dit is niet acceptabel zonder de garantie dat hier een vrijliggend fietspad wordt gecreëerd. De route Schuureikenweg - Naanhofsweg krijgt bij de kruising met de Buitenring een forse omweg met extra hoogteverschillen. Niet duidelijk is of er een veilige oversteek van de op- en afritten komt
Antwoord:	De verwachte verkeersintensiteit op de Naanhofsweg bedraagt volgens de prognose ongeveer 2.000 mvt./etm. Bij deze intensiteit bestaat er voor een erftoegangsweg geen noodzaak om aanvullende fietsvoorzieningen te treffen. De fietstoversteken bij de op- en afritten van de Buitenring worden uitgevoerd volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10718**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De route Hoensbroek - Amstenrade via de Allee□Voor fietsers gaat deze route ingrijpend veranderen. Nu liggen langs de Allee aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Volgens het plan wordt dit een eenzijdig tweerichtingen fietspad dat met een omweg en een brug de Buitenring kruist. Aandachtspunten zijn de bochtstralen voor fietsers en de overzichtelijkheid van dit fietspad plus het beperkt houden van de hellingshoek naar de fietsbrug toe. De breedte van dit fietspad dient 4 meter te worden, mede omdat er veel scholieren gebruik van maken.□□Tevens wordt er informatie geboden over het wijzigen van de kruising Allee - Trichterweg -□Akerstraat-Noord - Patersweg in een turborotonde. Fietsers dreigen hier uit de voorrang te worden gehaald, waarbij er zelfs geen rechtstreekse oversteek meer kan plaatsvinden maar een met haakse hoeken. Deze oplossing is bijzonder fietsonvriendelijk. Omdat in de directe nabijheid van deze kruising een grote middelbare school ligt, is deze oplossing absoluut onvoldoende. Dat geldt in het bijzonder voor de fietsers die richting Amstenrade moeten. Daarbij komt dat deze kruising nog onlangs is gereconstrueerd met een naar volle tevredenheid functionerende verkeersregelinstallatie met voor de fietsers een wachttijdsignaleringssysteem. Als hier de keuze voor een turborotonde wordt gehandhaafd, dan dient hier ook gekozen te worden voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers.□Vervalt de keuze voor een turborotonde, dan volstaan vrijliggende fietspaden, deels in twee richtingen, met voorrang voor de fietsers. Het is overigens onduidelijk tot wiens verantwoordelijkheid de aanpassing van deze kruising wordt gerekend, de gemeente Heerlen of de Provincie Limburg en of deze bij dit plan behoort. Ook dient er nog nabij de Hagendoornweg een veilige oversteek te worden gerealiseerd voor de fietsers richting Amstenrade.
Antwoord:	Ten aanzien van het ontwerp (onder andere het hoogteverschil, de breedte en de boogstralen) van de fietsbrug zullen de uitgangspunten volgende de principes van Duurzaam Veilig worden gehanteerd. Het voorstel van de fietsvoorziening over de Trichterweg-Patersweg is tot stand gekomen na een zeer zorgvuldige afweging. Een VRI geregelde kruising zou voor wat betreft inpassing een te grote ruimtelijke impact hebben. Een turborotonde is wel inpasbaar. Het fietsverkeer wordt uit de voorrang gehaald om te voorkomen dat voorrang voor de fietsers, terugslag op de rotonde tot gevolg heeft en om afdekkingsongevallen te voorkomen. Ook het ongelijksvloers kruisen van de weg bleek geen reële optie vanwege de beperkt aanwezige ruimte om het hoogteverschil te overbruggen.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10719**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De route Esschenweg - Brommelen - Hellebroek - Nuth en de route Esschenwee - Terlindenweg- Klinkert straat□□Beide routes krijgen als gevolg van de Buitenring veel meer dan 1000 voertuigbewegingen per dag extra belasting. Er is sprake van verhoging van de verkeersintensiteit van 50 - 270 %. Deze wegen zijn deels 30 km weg en (school)fietsroute en behoren gedeeltelijk tot het provinciale fietsroutenetwerk. Andere delen van deze routes (Laarderweg, oostelijk deel Terlindenweg) voldoen nu al niet aan de inrichtingseisen voor Duurzaam Veilig. Deze toenames van verkeer en onveiligheid zijn niet acceptabel. Bijkomende problemen zijn de verhoudingsgewijs grote aandelen van zwaar vrachtverkeer en landbouw verkeer en als er een file staat op de Antwerpseweg - Keulseweg (N281), en dat komt regelmatig voor, dan worden deze routes extra zwaar belast met sluipverkeer.
Antwoord:	De route Hellebroek, Laar, Brommelen krijgt door de aanleg van de Buitenring te maken met een verkeerstoename. Uit onderzoek blijkt dat deze verkeertoename wordt veroorzaakt door lokaal verkeer vanuit de kern van Nuth met een bestemming in Hoensbroek of Heerlen of vice versa. Er is dus geen sprake van sluipverkeer op deze wegen van verkeer zonder herkomst of bestemming in Nuth. Wanneer de toename voor de gemeente Nuth ongewenst is, zijn in de tracénota/MER oplossingen aangedragen om deze verkeerstoename in te perken. Te denken valt aan een verkeerskundige knip voor gemotoriseerd verkeer bij Laar, of het openhouden van de halve zuidelijke aansluiting van Nuth. Deze maatregelen hebben echter naast voordelen voor Hellebroek, Laar en Brommelen, negatieve effecten voor de andere wegen in Nuth doordat het daar dan weer drukker wordt; juist daar waar de voordelen optreden in het voorliggende plan. De eventueel toe te passen maatregel is derhalve een keuze voor de verantwoordelijke wegbeheerders, zijnde de gemeente Nuth en/of Rijkswaterstaat. In dit kader zal overleg plaatsvinden met de provincie Limburg. □□Bij eventueel te treffen maatregelen dient de positie van fietsverkeer nadrukkelijk meegenomen te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10720**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Nieuwenhagerheideweg - Kantstraat Deze route krijgt een aanzienlijk zwaardere belasting. De Kantstraat wordt overigens ten onrechte niet genoemd in de bijlage 20 van het Verkeerskundig onderzoek. De Kantstraaï is nu al overbelast en niet adequaat ingericht voor fietsers (veel te smalle fietssuggestiestroken). De Buitenring gaat hier een waarschijnlijk niet oplosbaar probleem veroorzaken. Voor de Fietsersbond zijn voor de Kantweg aleen maar maatregelen acceptabel die leiden tot verkeersluw maken of aan weerzijden fietsstroken van 1.30 meter breedte. Hier en op meer plaatsen in Landgraaf zijn aanpassingen van de wegen dringend gewenst, maar deze worden niet tot de reikwijdte van dit plan gerekend. Daarmee worden deze knelpunten dus de verantwoordelijkheid van de gemeente. Dit is een niet acceptabele vorm van afwentelen. Omdat dit ontwerpplan geen enkele garantie biedt dat deze aanpassingen ook zullen plaatsvinden, is aanpassing van de plannen vereist.
Antwoord:	Aanpassingen aan de Nieuwenhagerheideweg en de Kantstraat zullen, voor zover noodzakelijk, worden verricht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Wegvakken en kruisingen die niet direct nadelige invloed ondervinden van de Buitenring worden in het kader van het inpassingsplan niet aangepakt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10721**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Viaduct Buitenring over de Torenstraat Het doorgaande fietsverkeer van Nieuwenhagen naar Dentgenbach en Chevremont (inclusief het oostelijke deel van Hopel) zou zeer gebaat zijn met een rechtstreekse fiets verbinding via het viaduct van de Buitenring over de Torenstraat. Vooral op deze plek kunnen de plannen voor de Buitenring een meerwaarde bieden aan het fietsverkeer en daarmee een meer integraal karakter krijgen.
Antwoord:	Het viaduct van de N299 over de Torenstraat blijft bestaan. De realisering van de Buitenring zal niet leiden tot aanpassing van het viaduct. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10722**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Denlgenbachweg□De huidige situatie is tweezijdig fietspad. De nieuwe situatie dreigt een ventweg te worden die tevens dient als ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Dentgenbach. Een mogelijke vermenging van fietsverkeer met vrachtverkeer is bij voorbaat onacceptabel. Hier dient om de verslechtering te minimaliseren tenminste een tweerichtingen fietspad van 3,5 meter breedte te worden gerealiseerd.
Antwoord:	De keuze voor een fietsroute aan één zijde van de Buitenring te combineren met de een ventweg is gemaakt na uitvoerige afwegingen. Het feit dat er een menging plaatsvindt tussen fietsverkeer en vrachtverkeer wordt als acceptabel gezien vanwege de relatief geringe verkeersintensiteit over deze route. De parallelweg wordt aangelegd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een bijbehorende inrichting volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10723**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kruising Denluenbachweg - Kaalheidersteenweg□De Buitenring zal in het verlengde van de Dentgenbacherweg de Kaalheidersteenweg ongelijkvloers kruisen. De Buitenring wordt dieper aangelegd en gaat onder het huidige kruispunt door. Terplekke van het huidige kruispunt zullen de lokale wegen gehandhaafd blijven en tevens zullen hier aan weerszijden de op- en afritten van de Buitenring moeten worden gerealiseerd. Om hier nog een veilige verkeersafhandeüng voor de fietsers te laten plaats vinden, zullen ter plekke ruime fietspaden aanwezig moeten zijn die óf in de voorrang komen of met verkeerslichten geregeld worden.
Antwoord:	De aansluiting ter plaatse van de Kaalheidesteenweg worden voorzien van fietsvoorzieningen die voldoen aan de richtlijnen volgen Duurzaam Veilig.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10724**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fietspaden Hamstraat.□Uit de aangereikte informatie blijkt dat het momenteel aanwezige aan de noordzijde gelegen□tweerichtingen fietspad volledig verdwijnt. Als vervanging hiervoor komt een ventweg achter een 6 meter! hoge geluidswal/wand. Deze ventweg dient als aansluiting voor de aanhorige woonwijken en industriegebieden en zal dus veel (vracht)verkeer krijgen. Tevens dient het intensieve fietsverkeer van de Hamstraat plaats te vinden op deze ventweg. Deze oplossing is voor ons onacceptabel. Ook hier dient, net zoals nu aanwezig, een vrijliggend tweerichtingen fietspad te worden gerealiseerd met een breedte van 3.5 meter en bij voorkeur door een groenstrook gescheiden van de Buitenring.
Antwoord:	Ook na aanleg van de Buitenring blijft er parallel aan de Buitenring een fietsstructuur aanwezig. Fietsers kunnen gebruik maken van de Parallelweg langs woonwijk de Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. □□Ondanks dat er geen vrij liggende fietsstructuur meer aanwezig is, zullen fietsers door middel van fietssuggestiestroken een duidelijke plaats krijgen op de parallelweg. Deze wordt ingericht als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/uur). Bij de aansluiting van de Hamstraat zal wel worden voorzien in vrij liggende fietsvoorzieningen. □ De genoemde ventweg wordt geknipt voor vrachtverkeer zodat er over deze weg geen verbinding is tussen de wijk Gracht en het bedrijventerrein voor deze modaliteit. Hierdoor wordt de ventweg verkeersluw voor vrachtverkeer. Het vrachtverkeer van het bedrijventerrein sluit aan op de nieuwe aansluiting Hamstraat. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01595-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10725**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Stationsstraat (Kerkrade Centrum) en Voorterstraat (Bleiierheide)□Beide straten krijgen meer dan 1000 voertuigbewegingen per dag meer. Ze worden overigens ten onrechte niet genoemd in de bijlage 20 van het Verkeerskundig onderzoek. Deze straten dienen ook fietsstroken te krijgen van 1,30 meter breedte. Ook hier hebben wij de indruk dat toenemende verkeersproblemen worden afgewenteld op de gemeente.
Antwoord:	Aangezien het effect op de Stationsstraat en de Voorterstraat buiten het directe invloedsgebied van de Buitenring liggen zijn voor deze wegen geen specifieke aanpassingen voorgesteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01595-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10726

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg , Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fietspad van Kerkrade naar Simpelveld□Een tweede wens van de Fietsersbond is een doorgaande fietsroute van Kerkrade - Centrum vanaf het NS-station langs het miljoenenlijntje naar Simpelveld. Deze route zou aangelegd moeten worden voordat de aanleg van de Buitenring van start gaat (om jarenlang omrijden te voorkomen). Dit fietspad kan dan `op- en afritten` krijgen naar de Gracht, de Locht, de Beitel, Beitel-Zuid, Avantis enzovoorts. Daarbij kan ook de fiets verbind ing tussen Beitel-Zuid en Avantis worden gerealiseerd inclusief goede verbindingen richting Horbach en Richterich.
Antwoord:	Een fietspad vanuit Kerkrade langs het miljoenenlijntje waar vanaf verschillende fietsontsluitingen mogelijk zijn is overwogen. De inpassing van een dergelijke fietspad is echter onmogelijk gebleken vanwege de te kruisen Ecologische Hoofd Structuur (EHS) aan de oostzijde van de Hamweg. □□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01596-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10686

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SPZ namens Hanssen , Haanweg 11 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wegbestemmen:□Allereerst is cliënte van mening dat haar woning in het plan niet gehandhaafd kan blijven□gezien de ligging van de weg ten opzichte van haar woning. Clienle is te kennen gegeven dat□van wegbestemmen geen sprake kan zijn, omdat daarvoor het budget ontbreekt, maar dit kan□geen reden zijn om niet weg te bestemmen
Antwoord:	De woning van betrokkene kan naar het oordeel van de Provincie gehandhaafd blijven. Deze is voor de aanleg van de weg niet benodigd. Om die reden wordt niet tot aankoop overgegaan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10687**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SPZ namens Hanssen , Haanweg 11 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënte vreest toename van de verkeersbewegingen met als gevolg toename van geluidsoverlast. Naar de gevolgen ter plekke is onvoldoende onderzoek verricht Onduidelijk is of de geplande maatregelen die de toename van geluidsoverlast moeten tegengaan afdoende zijn. In ieder geval is cliënte van mening dat ter plekke geen maximumsnelheid van 100 km/h maar 80 km/h dient te worden ingevoerd-
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Overigens zijn de tuin, de wijk en de buurt van reclamant geen geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder. In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10688**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SPZ namens Hanssen , Haanweg 11 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Fijnstof: Cliënte vreest aanzienlijke toename van de hoeveelheid fijnstof in de lucht ter hoogte van haar woonpcrvccl. Onduidelijk is of de toename birmeo de wettelijke grenzen zal blijven. Hiernaar is onvoldoende onderzoek verricht Cliënte vreest dat de toename van de fijnstof nadelige gevolgen voor de gezondheid zal hebben.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01596-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10689**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SPZ namens Hanssen , Haanweg 11 6374XX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Onderzoeksresultaten niet bekend: Op dit moment zijn nog niet alle onderzoeksresultaten bekend. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel zoals verwoord in de AWB.
Antwoord:	De benodigde onderzoeken voor het Inpassingsplan zijn als bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan bijgevoegd en voldoen aan de wettelijke vereisten. Gedurende de procedure van het inpassingsplan vindt er een actualisatie van enkele onderzoeken, waaronder het geluid- en luchtonderzoek, plaats. Bij het vastgestelde inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel is geen sprake. Voorstel: de zienswijze op dit punt ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De aanleg van deze buitenring zal zeer nadelige gevolgen hebben voor de bosrijke en groen omgeving in en om rond de omgeving van in ieder geval Kerkrade
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De hoeveelheid fijnstof in en rond Kerkrade is al hoger dan de rest van Gemeente Parkstad door de firma Wiso Split, hier zijn metingen en ander bewijzen voor om dit punt, te onderbouwen. Door de bouw van deze buitenring wordt ten tijde van de bouw maar zeker ook nadat de «Ring» klaar is zal de hoeveelheid fijnstof zeer zeker stijgen tot ongezonde hoogtes. Vooral de wijk "de Gracht" en spekholzerheide hebben hier op dit moment last van en deze overlast zal zeker oplopen. De gezondheid van ons en onze kinderen komen hierdoor in de verdrukking.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10692**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluidshinder □Op dit moment ondervinden wij als bewoners van de agathagracht al een hoge hoeveelheid geluidshinder voornameiijk in de nachtelijke uren. Dit wordt vooral veroorzaakt door een veel te hoge snelheid op de Hamstraat door zowel personen auto`s als vrachtverkeer. De geluidsheuvel die hiervoor opgeworpen is helpt hier naar onze mening niet afdoende tegen. Deze geluidshinder zal bij toename van het verkeer zeker oplopen waardoor het door zowel de toename van fijnstof als ook de toename van geluidshinder het voor ons niet meer mogelijk is om met de ramen open te slapen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10693**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Waarde vermindering□De aanleg van een vierbaansweg in onze achtertuin zal de waarde van onze woning danig doen kelderen. Als jong gezin hoop je met de aankoop van een woning en onderhoud hieraan een verstandige financiële zet te doen. En dat deze woning in de toekomst waardevermeerdering kent. Men weet immers nooit wat de toekom zal brengen, bijvoorbeeld een vierbaans weg door je achtertuin.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10694**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Zoals de plannen er nu uit zien wordt de wijk "de gracht" hermetisch afgesloten van alle hoofdwegen. Er zal nog maar één kruispunt beschikbaar zijn dit kruispunt is al meerdere malen afgezet door diverse omstandigheden zoals ongelukken en riool werkzaamheden. Dit heeft tot een grote chaos geleid.
Antwoord:	`Woonwijk de Gracht blijft via een parallelweg van de Buitenring op identieke wijze ontsloten als in de huidige situatie. Er is daardoor, na realisatie van de Buitenring, een identieke ontsluiting van de woonwijk op de Locht, de N281 en richting Kerkrade Centrum. De bereikbaarheid voor de woonwijk, en zeker voor hulpdiensten, gaat er daardoor niet op achteruit.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10695**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Algemeen woongenot □De gemeente Parkstad kampt al met een hoge mate van vergrijzing, om dit tegen te gaan is er vrij recentelijk al een brief van dhr. Jos Som, burgemeester van Kerkrade uitgedeeld. Al deze bovenstaande punten leiden onherroepelijk tot een vermindering van het woongenot in onze mooie gemeente. En vermindering van woongenot zal zeker leiden tot het vertrek van de inwoners hiervan.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01597-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10696**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Ackermans T., Agatha-Gracht 4 6465AR te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	En dit alles alleen om een prestige project van de Provincie er koste wat het kost door te drukken. Boze tongen spreken zelfs van afspraken met aannemers en bonussen aan bestuursleden. De bewoners van Kerkrade zijn alles behalve blij met dit project en zullen zeker al het mogelijke in het werk stellen om dit project tegen te houden of de plannen te wijzigen.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10697**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Henssen P., Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Als bewoners van een buurtschap dat door de aanleg van de nieuwe weg geconfronteerd zal worden met een veel groter verkeersaanbod op de weg Hegge Schinnen die de verbinding vormt tussen Parkstad enerzijds en het heuvelland anderszijds maken wij ons ernstige zorgen.□□Onze zorgen hebben in de eerste plaats, maar zeker niet alleen, betrekking het bovenvermelde verkeerstechnische gevolg. Dit gevolg doet zich overigens niet alleen op de Hegge voor maar ook diverse andere wegen in de gemeente Schinnen. Wij verwijzen onder andere naar de situatie in Amstenrade.
Antwoord:	Uit de voorliggende verkeersprognoses 2025 op basis van het verkeersmodel Parkstad Limburg blijkt dat ten gevolge van de beoogde Buitenring (inclusief de nieuwe aansluiting Nuth) en het wegvallen van de bestaande A76 aansluiting Schinnen een verkeerstoename te verwachten is op de weg Hegge. Op basis van het verkeersmodel blijven de verkeersintensiteiten echter ondanks deze toename dusdanig laag dat deze nog steeds passen bij de functie van de weg.□□Uw constatering dat het onderliggend wegennet in de gemeente Schinnen zwaarder belast zal worden na aanleg van de Buitenring is niet correct. UIt het verkeersmodel blijkt dat de Buitenring en de nieuwe aansluiting Nuth juist zorgen voor een afname van verkeersintensiteiten af op nagenoeg alle belangrijke wegen in de gemeente Schinnen en dat dit ook een einde maakt aan het sluipverkeer dat via Schinnen naar de A76 rijdt (bijvoorbeeld vanuit Duitsland). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10698**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Henssen P., Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Ook maken wij bezwaar tegen de enorme aantasting van de natuur en de cultuurhistorische omgeving zoals deze in het gehele trace aan de orde is. Voor wat betreft dit laatse verwijzen wij expliciet naar de situatie rond kasteel Reimersbeek te Nuth en de Hommerteralle te Amstenrade mede in relatie tot het beschermd dorpsgezicht in Amstenrade. Hiervan zijn echter veel meer voorbeelden te noemen.□□Met betrekking tot aantasting van kwetsbare natuur is het, gelet op de omvang van deze problematiek, absoluut onmogelijk om voorbeelden aan te geven. Wij nodigen u uit dit zelf in ogenschouw te nemen wanneer u het totale trace doorloopt.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 2 Kwaliteitskaart een overzicht gegeven van de belangrijkste cultuurhistorische waarden in het plangebied voor de Buitenring. Bij het ontwerp van de Buitenring zijn bij de tracekeuze en de ligging van de weg ten opzichte van het relief rekening gehouden met deze waarden.□Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen:

natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. Ter hoogte van de Hommerterweg ligt de buitenring circa 5 meter diep ingesneden. De Hommerterweg hoeft hierdoor voor de kruising met de buitenring slechts in beperkte mate te worden opgehoogd. Het bestaande lint blijft hierdoor behouden. Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01598-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10699**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Henssen P., Hegge 110 6365EG te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Kortom, wij zien de toegevoegde waarde van de weg voor Parkstad maar vragen ons af of de prijs die hiervoor betaald wordt, conform het bovenstaande, wel in verhouding staat met de vermeende voordelen. Wij beogen met deze zienswijze te bereiken dat de betrokken overheden zich nogmaals goed bezinnen over de resultaten en de gevolgen van deze geplande ontwikkeling. Wij zijn ervan overtuigd dat het oude gezegde "beter ten halve gekeerd dan ten hele verdwaald" op deze situatie meer dan van toepassing is.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10727**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het o-BPL is niet in overeenstemming met nationaal belang nr. 01 (ontwikkeling stedelijke netwerken en centra). Het o-BPLmaakt niet duidelijk op welke wijze en in welke samenhang van maatregelen in groter verband de ambities met betrekking tot herstructurering van de voormalige oostelijke Mijnstreek door de aanleg van de Buitenring volgens het voorgestelde tracé worden ondersteund en hoe de ambitie gericht op de regio Aken gezien moeten worden nu de geplande verbinding in Duitsland (de zogenaamde B258n) vooralsnog niet gerealiseerd wordt.
Antwoord:	Het betreffende nationaal belang is breed geformuleerd: Ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra en versterking van de kracht en diversiteit van de economische kerngebieden en verbetering van de bereikbaarheid. De aanleg van de Buitenring Parkstad is er in alle opzichten op gericht om dit belang te dienen. De Buitenring verbetert de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg; reistijden van verplaatsingen binnen Parkstad Limburg nemen substantieel af. Op oost-westrelaties, zoals Nuth-Brunssum en Simpelveld - Kerkrade, nemen reistijden tot 30 procent af. Voor een deel zijn deze reistijdwinsten toe te schrijven aan minder capaciteitsknelpunten door de Buitenring maar voor het grootste deel aan het hoogwaardige ontwerp van de verbinding. Niet alleen het autoverkeer profiteert hiervan maar ook het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is sprake van een substantieel economisch effect. De studie “Toetsing op doelbereik & MKBA” maakt dit duidelijk. De Buitenring verbetert de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg; reistijden tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden nemen af. Dit geldt in het bijzonder voor verplaatsingen tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en de regio Aachen (afname reistijden met circa 30%), maar ook reistijden tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en de A76 en Maastricht nemen beduidend af. Daarnaast worden de N274 en N276 een aantrekkelijker alternatief voor verplaatsingen tussen de oostzijde van parkstad Limburg enerzijds en de Westelijke Mijnstreek en Midden-Limburg anderzijds. Als gevolg van het verschuiven van verkeersstromen van het onderliggend wegennet naar de Buitenring, wordt ook voldaan aan de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Illustratief in dit kader is dat het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom met circa 8 procent afneemt, met alle positieve effecten op leefbaarheid en verkeersveiligheid van dien. Op verschillende wegen die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, nemen intensiteiten substantieel af. De totale emissies nemen wat toe, maar binnen de bebouwde kom nemen de emissies met circa 4 procent af. Tevens daalt als gevolg van de Buitenring het aantal letselongevallen in het verkeer met circa 3 procent. In de delen van Parkstad Limburg die buiten de directe geluidszone (circa 400 meter) van de Buitenring liggen zal tenslotte de geluidsbelasting op woningen afnemen. Na mitigerende maatregelen neemt de geluidshinder per saldo ook in de zone rondom de Buitenring af, ten opzichte van de situatie zonder Buitenring. Ook ten aanzien van het doel van versterking van het vestigings- en ondernemersklimaat is de conclusie dat de Buitenring hieraan voldoet. De Buitenring creëert als gevolg van lagere transportkosten voor bedrijven en de (bescheiden) positieve effecten op de regionale arbeidsmarkt naar verwachting circa 180 extra arbeidsplaatsen bij bedrijven in voor de ontwikkeling van additionele bedrijventerreinen in Parkstad Limburg. In de studie “Toetsing op doelbereik & MKBA’ wordt geconcludeerd dat de Buitenring hiermee naar verwachting niet leidt tot een sterke impuls voor de economie van Parkstad Limburg, maar dat het wel van belang is te realiseren dat het beperkt positieve effect echter vooral betekent dat de Buitenring bijdraagt aan behoud van bestaande werkgelegenheid (en daarmee naar verwachting ook inwoners) in deze regio. In een gebied waar krimp van inwoners en arbeidsplaatsen optreedt, en tegen de achtergrond van de economische ambities van de regio, is dit een belangrijke constatering. De Buitenring versterkt tenslotte ook de toeristisch recreatieve sector in Parkstad Limburg. Wel is het zo dat deze effecten (zeer) beperkt van omvang lijken en deze effecten moeten niet worden overschat. Ook momenteel zonder de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in het gebied al sterk in ontwikkeling. We wijzen er overigens op dat er naast de realisatie van de Buitenring ook met veel andere maatregelen op het vlak van wonen, werken en voorzieningen gewerkt wordt aan de versterking van het stedelijk gebied van Parkstad, steeds in de context van het bundelingsbeleid voor Zuid-Limburg zoals verankerd in de POL-aanvulling

Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering (vastgesteld door PS in december 2009).□□De Buitenring vormt een belangrijk onderdeel in de strategische agenda, die door Parkstad is vastgesteld als antwoord op de problemen en uitdagingen waar deze regio voor staat. De strategische agenda is gebaseerd op een integrale gebiedsgerichte benadering, met de aanpak van de herstructureringsopgaven, samenhangend met de demografische ontwikkelingen, verbetering van de grensoverschrijdende openbaarvervoersverbindingen, gebiedsontwikkeling, versterking van het centrum van Parkstad, en inzet op nieuwe energie en economie. Via verschillende programma's en met diverse partijen wordt hard gewerkt aan deze opgaven en worden ook hier substantiële budgetten voor vrijgemaakt. Voor een gebiedsgerichte benadering van de herstructureringsopgaven die de regio zich op dit terrein stelt vormt de Buitenring de basis.□In de zienswijze wordt gevraagd om duidelijk te maken op welke wijze en in welke samenhang van maatregelen de regionale herstructureringsambities worden ondersteund. De voordelen van aanleg van de Buitenring Parkstad op het punt van bereikbaarheid en leefbaarheid hebben impact op de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied als woon- en werkplek. Die verhoogde aantrekkelijkheid kan bij de beoogde herstructurering van woonwijken een rol spelen. In die zin is de Buitenring voorwaardenscheppend. Een verregaande integratie van wegaanleg en wijkenaanpak nu zou in onze ogen zeer onverstandig zijn. Daarvoor zijn de processen te complex, denk alleen al aan het lopende MIRT-traject naar onorthodoxe maatregelen. Het is ons inziens niet realistisch te veronderstellen dat al deze hiervoor genoemde zaken moeten worden meegenomen in het voorliggende inpassingsplan, dat ziet op de aanleg van de Buitenring.□□Overigens biedt de Buitenring ook kansen voor de herstructurering van bedrijventerreinen, die in belangrijke mate langs of nabij de Buitenring gesitueerd zijn (nationale pilot Parkstad in het kader van het Programma Mooi Nederland).□□Wij waarderen de aandacht voor onze ambities gericht op de regio Aken. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□Tegen deze achtergrond zien wij geen aanleiding te veronderstellen dat onze ambities m.b.t. de verbetering van de verbinding met Aken door het niet doorgaan van de B258n in gevaar komen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10728**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1. In het o-BPL wordt onvoldoende ingegaan op het rijksbeleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000 (de Vogel- en Habitatrichtlijnen).
Antwoord:	De plannen voor de Buitenring zijn getoetst aan het geldende rijksbeleid voor de EHS dat uitgaat van het 'nee, tenzij'principe: indien het plan leidt tot significante aantasting dan mag het project niet doorgaan tenzij er sprake is van groot openbaar belang en reële alternatieven ontbreken. Als dat voldoende aangetoond is, kan het project doorgang vinden mits de aantasting zoveel mogelijk beperkt wordt en de resterende schade gecompenseerd wordt. □□Hieronder wordt uiteengezet welk groot openbaar belang gemoeid is met de realisering van de Buitenring Parkstad Limburg. □□Onderbouwing 'groot openbaar belang' Buitenring Parkstad Limburg□Met de aanleg van de Buitenring verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonkernen van de regio Parkstad. Hiermee is een groot openbaar belang gediend. Berekeningen laten zien dat de Buitenring leidt tot een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking in de woonkernen. Ook het aantal verkeersongevallen (met letsel) neemt flink af. Daarnaast wordt een betere (intern en externe) bereikbaarheid van de regio Parkstad gerealiseerd die de Provincie ook van groot openbaar belang acht. Het lokaal en regionaal verkeer in Parkstad Limburg maakt nu nog veelvuldig gebruik van hetzelfde wegennet. (Boven)regionale verkeersstromen zullen met de aanleg van de Buitenring verschuiven naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Reistijden tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden nemen af. Op verschillende wegen die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, nemen intensiteiten substantieel af. Ook de grote attracties in Parkstad worden beter bereikbaar en er hoeft minder door woongebieden te worden gereden. De Buitenring is daarmee qua reistijd een aantrekkelijk alternatief voor bestaande routes met alle positieve effecten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Parkstad Limburg van dien. □ In verschillende studies waaronder de uitgevoerde Milieu-effectrapportages hebben wij tevens onderzocht of boven vermelde problemen voor Parkstad ook op een andere wijze konden worden opgelost. Gebleken is dat deze alternatieven zoals een Buitenring in 2x1 rijstrook of een nul-plus alternatief in onvoldoende mate aan deze doelstellingen voldoen. □□ Naast bovengenoemde motivering van het groot openbaar belang maakt de Buitenring ook een aantal economische ontwikkelingen mogelijk voor de Parkstadgemeenten. Op dit moment blijft vooral de oostkant van de regio achter qua economische ontwikkeling wat blijkt uit de leegstand op en teloorgang van de bedrijventerreinen die aan deze zijde zijn gelegen. Daarnaast biedt de Buitenring kansen voor doorgroei in de toeristisch-recreatieve sector.□□Bij de beantwoording van de volgende subszienswijze zal een nadere alternatievenafweging per locatie aan de orde komen. Ook op de wijze waarop wij de natuurcompensatie hebben verzekerd zullen wij nog nader ingaan. Voorts zullen wij in de plantoelichting een nadere beschouwing over dit onderwerp opnemen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10729**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2. De voorgenomen aanleg van de BPL, waarbij er sprake is van veel ruimtebeslag in en daarmee aantasting van het EHS- en Natura 2000-gebieden, blijft haaks staan op het rijksbeleid.
Antwoord:	De Provincie heeft bij de afweging van de betrokken belangen conform het rijksbeleid de 'nee, tenzij'criteria gehanteerd. Voor het groot openbaar belang verwijzen wij voorgaand punt. Per specifiek EHS en Natura 2000-gebied heeft een afweging plaatsgevonden om de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden zoveel mogelijk te vermijden. Hieronder geven wij een nadere motivering van deze belangenafweging. □□Bij het Jeugrubbebos is er met de uitgevoerde optimalisatie geen fysieke aantasting meer van natuurwaarden. Bovendien worden negatieve effecten volledig gemitigeerd. Voor alle overige locaties waar als gevolg van de BPL ruimtebeslag plaatsvindt op de EHS, is per locatie de alternatievenafweging nader onderbouwd. □□1.□Reijmersbeek□De aantasting van de EHS heeft hier betrekking op zo'n 7,01 ha beheersgebied en 0,08 ha bos- en natuurgebied. De aantasting vloeit voort uit het ontzien van Natura2000-gebied door het tracé te verleggen. Dit heeft wel tot gevolg dat daardoor EHS beheersgebied (niet zijnde Natura2000-gebied) doorsneden wordt. In het kader van de Tracénota/MER Aansluiting Nuth is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief als Voorkeursalternatief gekozen uit een totaal van 18 alternatieven (inclusief 3 alternatieven die een combinatie dan wel variant waren van alternatieven). Uit de alternatievenvergelijking (zie paragraaf 3.5 van Deelrapport 1 Tracénota/MER Aansluiting Nuth) komt naar voren dat bijna alle alternatieven negatieve effecten hebben op natuur, water, leefmilieu (o.a. geluid) en landschap en/of geen adequate verkeerskundige oplossing bieden. Het enige alternatief dat als een reële oplossing wordt gezien is alternatief 14. Dit alternatief is verder uitgewerkt in het MMA waarbij de effecten op natuur verder zijn teruggebracht.□Een en ander heeft echter niet kunnen voorkomen dat er een aantasting van het beheersgebied plaatsvindt in de omgeving van de Reijmersbeek. □Kortom, aan de aantasting van 7,01 ha beheersgebied en 0,08 ha bos- en natuurgebied in de omgeving van de Reijmersbeek ligt ten grondslag de keuze voor een alternatief dat een reële oplossing biedt voor de problematiek rondom de aansluiting Nuth, alsmede het feit dat hierdoor de aantasting van N2000-gebied tot een minimum beperkt wordt.□ □2.□Geleenbeekdal□In het Geleenbeekdal, om precies te zijn, de Kathagerbeemden, bedraagt de fysieke aantasting van de EHS 0,22 ha aan bos- en natuurgebied, 0,14 ha aan nieuw natuurgebied en 0,18 ha aan overige functies in de EHS. De aantasting van EHS die hier plaatsvindt is onontkoombaar. Andere onderzochte alternatieven (zie ook hierboven onder de paragraaf over Reijmersbeek) gaven geen reële oplossing voor de problematiek van de aansluiting Nuth en/of gaven een nog grotere aantasting van dit Natura2000-gebied. Mede gelet op de ontwerprichtlijnen (RONA, RVWN en ASW) was een verdere aanpassing van het ontwerp niet mogelijk. Aan deze richtlijnen dient te worden voldaan vanuit de eisen van verkeersveiligheid. □□3.□Bovenste Hof/Bronnenbos□Bij de Bovenste Hof/Bronnenbos beperkt de fysieke aantasting van de EHS zich tot die van een 0,78 ha groot beheersgebied. Het gebied is één van de locaties geweest waar de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties in het kader van de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad (2008), het tracé van BPL verder geoptimaliseerd door het tracé verder te verleggen richting de bebouwde kom van Brunssum. Een verdere optimalisatie waarbij ook het Beheersgebied gespaard zou worden is niet mogelijk gebleken vanwege een groot dwangpunt. Het gaat dan om het flatgebouw aan de Albert Schweitzerstraat/Henri Dunantstaat waarvoor de keuze is gemaakt dit niet te slopen ten faveure van het Beheersgebied. Daarnaast was het niet mogelijk om, zonder de RONA-richtlijnen geweld aan te doen, het wegontwerp nog verder aan te passen. □ Tenslotte wordt opgemerkt dat in de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad (2008) er vier alternatieven waren die geen EHS-aantasting van het gebied Bovenste Hof/Bronnenbos met zich meebrachten (Brunssum Midden alternatieven 1.5 en 1.6 en Brunssum Zuid: Alternatieven 1.3 en 1.4). Deze alternatieven zijn echter afgevallen, omdat de ringstructuur zoals aanwezig bij het gekozen noordelijk tracé (het voorkeurstracé) in verkeerskundig opzicht, qua leefbaarheid (ontlasting kern Brunssum), qua ruimtelijke structuur, de robuuste verbinding Brunssummerheide-Schutterspark, economische structuurversterking en toerisme beter scoren (zie Nota Buitenring Parkstad Limburg, Bestuurlijk Voorkeurstracé, 27 mei 2008).□□4.□Breukberg/Kattekoelenvijver□De vier alternatieven die bij het hiervoor genoemde gebied Bovenste Hof/Bronnenbos er voor

zorgden dat er geen sprake was van aantasting van EHS, zorgden ook bij de Breukberg/ Kattekoelenvijver voor het ontzien van aantasting van de EHS (0,37 ha Nieuw natuurgebied en 3,29 ha bos- en natuurgebied samen met Schutterspark). Echter, zoals hierboven reeds is aangegeven boden deze alternatieven echter onvoldoende oplossingen in verband met het flatgebouw aan de Albert Schweitzerstraat/Henri Dunantstaat. □ Bij het uitwerken van het wegontwerp ter plaatse van deze EHS-gebieden zijn de wegontwerpen verder geoptimaliseerd om het ruimtebeslag op de EHS te minimaliseren. Hierdoor is ook het aantal geluidsbelaste hectares EHS met 1,8 ha extra afgenomen (zie Deelrapport 2 Tweede Aanvulling MER). Een aantal aspecten hebben echter niet kunnen voorkomen dat alsnog een aantasting plaatsvindt. Het gaat daarbij om de RONA-richtlijnen (waaronder booglijnen en hellingspercentages) en dwangpunten zoals het zoveel mogelijk sparen van het natuurgebied Schutterspark, de aanwezigheid van bestaande bebouwing (zuidkant) en reliëf. Een alternatief dat verder naar het noorden zou lopen is op voorhand niet uitgewerkt omdat dit een nog grotere aantasting van het hydrologisch waardevolle gebied Breukberg zou betekenen. □□voor vervolg zie subzienswijze 11837□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01600-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10730

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.□De nee-tenzij` afweging dient vooraf voor het gehele project te worden gemaakt. Het groot openbaar belang van de aanleg van dit tracé dient nadrukkelijk te worden aangetoond
Antwoord:	In de voorgaande antwoorden zijn wij reeds op deze subzienswijze ingegaan. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: 01600-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 10731

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.□Het o-BPl maakt onvoldoende duidelijk waarom alternatieven waarbij de aantasting van de natuur beduidend minder is, zoals het MMA uit de MER-studie, niet zijn gekozen. □Bij de optimalisaties waar u op doelt, gaat het om het Jeugrubbebos, het Bronnenbos en het gebied rond Schutterpark/Rode beekdal met de Brunssummerheide.□Weliswaar is er ten opzichte van van het voorontwerp gekozen voor een aantal optimalisaties, waarbij er minder negatieve effecten op de natuur zijn te verwachten, maar er is nog steeds sprake van aantasting van natuurwaarden. Dit is strijdig met het beleid dat in beschermde gebieden geen achteruitgang van natuurwaarden mag plaatsvinden.
Antwoord:	Bij het vaststellen van het voorkeurstracé is het MMA als uitgangspunt genomen. Daar waar van het MMA wordt afgeweken is dit gemotiveerd in het 'Bestuurlijk Voorkeurstracé' van 27 mei 2008 dat van 4 juni tot 15 juli 2008 ter inzage heeft gelegen. In de plantoelichting wordt onder 'het definitieve tracé' voor elk tracédeel het bestuurlijke voorkeurstracé nader gemotiveerd.Onder lokale afwegingen is toegelicht welke plaatselijke belangen hebben geleid tot een aanpassing van het voorkeurstracé. Specifiek voor de beschermde gebieden (EHS/Natura 2000) hebben wij reeds in de voorgaande antwoorden onze keuze nader gemotiveerd en getoetst aan het Rijksbeleid. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.□□□.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10732**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	5.□In het o-BPL staat op diverse plaatsen aangegeven dat de BPL positieve effecten op de natuur (zowel op de EHS als op de Natura 2000-gebieden) zal hebben. Hier is echter geen sprake van, het betreft slechts minder aantasting van natuurlijke waarden.
Antwoord:	Indiener heeft gelijk dat de aanleg van nieuwe infrastructuur geen positieve effecten heeft op de natuur. Dat is voor de Buitenring niet anders hetgeen ook blijkt uit de Tracénota/MER voor de Buitenring. Provincie heeft wel bij de plannen de doelstelling om nieuwe aantasting van de groene omgeving zo veel mogelijk te beperken en waar mogelijk bestaande barrières op te heffen of te beperken . Dit heeft onder meer geleid tot een fors aantal robuuste faunapassages (104) waarvan een aantal is overgedimensioneerd (o.a. de beekruisingen) of onverplicht is. Bij de aanpassing van bestaande infrastructuur wil de provincie ook de huidige situatie voor de natuur verbeteren. Als voorbeeld noemen wij de maatregelen bij de huidige N299 (o.a. ecoduct dat in het PIP planologisch wordt vastgelegd, fauna- en amfibieëntunnels, aanpassing paardentunnel) en een extra brede onderdoorgang ter plaatse van de bestaande kruising met de Geleenbeek bij Nuth waardoor in de toekomst ook groot wild kan migreren. □Ook willen wij wijzen op de concreet uitgewerkte plannen om een ecoduct aan te leggen tussen de natuurgebieden Brandenberg en Tevenerheide. Deze plannen vloeien niet voort uit een verplichting maar zijn gebaseerd op onze wens om bestaande barièrres voor de groene omgeving op te heffen. □De plantoelichting zal op dit punt worden aangepast rekening houdende met deze zienswijze.□ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10733**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	6. Het o-BPL maakt onvoldoende duidelijk hoe omvangrijk de aantasting van EHS- en Natura 2000-gebieden precies zal zijn, hoe dit gemitigeerd en gecompenseerd zal worden, en hoe die mitigatie en compensatie geborgd worden
Antwoord:	Als gevolg van de aanleg van de Buitenring gaan gebieden verloren die zijn aangemerkt als EHS en Natura 2000 gebied. Deze gebieden (en de de POG-gebieden en de gebieden die onder de Boswet vallen) worden conform de Provinciale beleidsregel Compensatie Mitigatie volledig gecompenseerd en waar nodig van een kwaliteitstoeslag voorzien. Inmiddels zijn alle gronden die nodig zijn om EHS/POG en Boswet te compenseren toegewezen en in het Inpassingsplan voorzien van de bestemming 'Natuur'. Voor beschermde Flora en Fauna gaat leefgebied verloren. Hiervoor zijn zoekgebieden aangewezen waarbinnen dit leefgebied hersteld gaat worden (bijlage 8 natuur). Bij de keuze van zoekgebieden hebben onder meer de geschiktheid van het gebied voor natuurontwikkeling en de aansluiting met bestaande natuur een rol gespeeld. De zoekgebieden hebben voldoende omvang om leefgebieden te herstellen. In het bestuursconvenant voor de Buitenring is de afspraak gemaakt dat de gronden die in eigendom zijn van de gemeenten en de Provincie die nodig zijn voor natuurcompensatie beschikbaar worden gesteld. Op dit moment worden daartoe uitwerkingsovereenkomsten met de gemeenten opgesteld. Als gevolg van o.a. de ingediende zienswijzen is het wegontwerp op onderdelen aangepast en is het ruimtebeslag op de natuur verder terug gedrongen. Op basis van het aangepaste ontwerp wordt maximaal 43,4 ha EHS, 5,31 POG en 7,3 ha Boswet gecompenseerd. In totaal is dat maximaal ca. 56 ha. In ons antwoord op een eerdere zienswijzehebben wij aangegeven hoeveel EHS per individueel gebied verloren gaat en welk deel daarvan tevens is aangemerkt als Natura 2000 gebied. Voor de Flora en Faunawet komt daar nog eens 69 ha gebied bij dat moet worden ingericht. De totale omvang van gebieden die moeten worden ingericht voor natuur komt dan uit op maximaal 125 ha. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10734**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	7. In het o-BPL wordt gesteld dat aanleg van de weg als doelstelling het versterken van de ecologische netwerken en het oplossen dan wel verminderen van barrières heeft. Dit is volgens VROM een vreemde doelstelling omdat de aanleg van nieuwe wegen cq. de verbreding van bestaande wegen een extra inbreuk opleveren op ecologische netwerken.
Antwoord:	Indiener heeft gelijk als hij stelt dat de aanleg van nieuwe infrastructuur altijd leidt tot een extra inbreuk op ecologische netwerken. Voor ons antwoord verwijzen wij naar de voorgaande subzienswijzen. De plantoelichting zal dan ook op dit punt worden genuanceerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10735**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	8.Het water dat infiltreert in de bermen zal een grote negatieve invloed op de samenstelling van de flora en fauna in de berm hebben. Bovendien zal een wegberm slechts voor een beperkt aantal soorten interessant kunnen zijn. Het op steeds grotere schaal toegepaste ecologisch bermbeheer wordt in deze context foutief gebruikt.
Antwoord:	Er zal nader onderzoek plaats vinden naar de inpassing van wegbermen in de mitigatieopgave voor zwaar beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet. Op locaties waar de wegbermen onderdeel uitmaken van het in- en uitloopgebied van faunapassages worden deze ingericht als functioneel leefgebied voor die soortgroepen waarvoor de passages worden aangelegd (amfibieën, zoogdieren en reptielen). De bermen worden ingericht als kruidenrijk en heischraal grasland en kunnen daarmee een bijdrage leveren aan de mitigatiedoelstelling. In de Nota Ruimte wordt de noodzaak tot totstandkoming van de EHS en robuuste verbindingen tussen natuurgebieden, maatregelen voor opheffing van barrières door infrastructuur, zorgvuldige inpassing van nieuwe wegen en effectieve ontsnipperende maatregelen behandeld. Wegbermen vervullen hierbij een belangrijke ecologische functie. Het beheer van de bermen voor de BPL zal overeenkomstig het beheer zijn zoals dat in de wegbermen langs bijvoorbeeld rijkswegen wordt gevoerd. Ook deze wegbermen kennen vergelijkbare stoffen als PAK's, olie en met zware metalen, vervuild regenwater, dat hier zal infiltreren. Uit cijfers van het project Meetnet Bermflora van Rijkswaterstaat blijkt dat in de rijksbermen maar liefst 50% van de Nederlandse plantensoorten, 20% van de bedreigde plantensoorten en 53% van de Nederlandse dagvlindersoorten voorkomt. Daarnaast is bekend dat bermen ook een belangrijk leefgebied vormen voor reptielen (zie o.a. wegbermen A50 bij Terlet waar 5 van de 7 Nederlandse reptielen voorkomen). Wij nemen aan dat in de wegbermen van de BPL vergelijkbare condities en natuurwaarden kunnen worden aangetroffen. De uitwerking van het afwateringsplan (deelrapport 6A) van afspoelend wegwater en de daarin opgeloste stoffen is beschreven in het waterplan, akkoord bevonden door het waterschap in het kader van de Watertoets, en gebaseerd op geldende landelijke beleidslijnen en specifiek beleid van het Waterschap. Voor de verwerking van afstromend wegwater gaat de voorkeur uit naar infiltratie boven berging of direct afvoeren. Het infiltreren van wegwater in bodemlagen draagt bij aan het aanvullen van de grondwatervoorraad en daarmee aan verdrogingsbestrijding. Verspreiding van stoffen wordt voorkomen doordat geinfiltreerde verontreinigingen in de bovenlaag worden vastgehouden. Veel organische verontreinigingen zoals PAK's degraderen tot niet schadelijke componenten in de bovenste zuurstofrijke bodemlaag. De verontreinigde laag kan worden verwijderd en gecontroleerd en gefaseerd worden afgevoerd. Dit zal een gunstige uitwerking op de aanwezige flora en fauna hebben doordat nutriënten afgevoerd worden en de vegetatie verschraald. Wegbermen zullen ook ingezet worden ter invulling van de mitigatieopgave voor zwaar beschermde soorten in het kader van de Flora- en Faunawet, op locaties waar de wegbermen onderdeel uitmaken van het in- en uitloopgebied van faunapassages. Deze in - en uitloopgebieden worden ingericht als functioneel leefgebied voor die soortgroepen waarvoor de passages worden aangelegd (amfibieën, zoogdieren en reptielen). Om deze reden vervullen wegbermen een belangrijke ecologische functie. Bij de inrichting en het beheer zal maximaal worden ingezet op ecologisch bermbeheer dat door de provincie Limburg wordt uitgevoerd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10736**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	9. Er wordt gesteld dat Provinciale Staten voor vaststelling van het inpassingplan een overeenkomst zal sluiten met betrokkenen met daarin een resultaatsverplichting. Op deze manier wordt de compensatie echter vooruit geschoven. Dit is onvoldoende concreet, waardoor het in strijd is met het beleid en de ook door uw provincie gehanteerde spelregels EHS. In het compensatieplan dient de wijze en locatie van de compensatie beschreven te worden. Dit plan moet integraal onderdeel zijn van het provinciaal inpassingsplan.
Antwoord:	Zoals wij hierboven reeds hebben toegelicht zijn wij van mening dat de natuurcompensatie conform de geldende regels is geborgd. Voorstel: de ingediende zienswijze ongegrond verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10737**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	10. Voor het Duitse Natura 2000-gebied Teverenerheide een aparte Passende Beoordeling moeten worden opgesteld. Er kan niet worden meegelift met de passende beoordeling voor de Brunssummerheide.
Antwoord:	Het onderzoek met betrekking tot het Duitse gebied Teverenerheide maakt deel uit van de “Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Teverenerheide”. Dit vormt een aparte toets binnen het rapport. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10738**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	11. De passende beoordeling is onvolledig zonder een onderbouwing en beschrijving van de stikstofemissie en -depositie en de effecten hiervan op de instandhoudingsdoelen. Er wordt onvoldoende ingegaan op de effecten van de stikstofuitstoot, de toename van het verkeer gaat worden bij ingebruikname van de nieuwe weg en welke effecten deze toename heeft.
Antwoord:	Door verschillende nieuwe inzichten en rekenmodellen omtrent stikstofdepositie was het onderzoek hiernaar nog niet afgerond ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp-PIP, waardoor toetsing niet volledig kon zijn. Door nieuwe onderzoeksgegevens af te wachten wordt het zorgvuldigheidsbeginsel juist als uitgangspunt gehanteerd totdat definitieve conclusies worden getrokken. De inmiddels beschikbaar gekomen resultaten zijn meegenomen in de Passende Beoordelingen Brunssummerheide en Teverenerheide en Geleenbeekdal. Hierin wordt opnieuw geconcludeerd dat er noch permanente, noch tijdelijke significante effecten optreden voor deze gebieden, ook niet ten aanzien van het aspect stikstofdepositie. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10739**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	12. Het aanpassen van de begrenzing van Natura 2000 gebied Brunssummerheide wordt licht opgevat. Duidelijk moet worden gemaakt dat dit ruimtebeslag op het Natura 2000 gebied geen negatieve effecten heeft op de kwaliteit van het gebied in relatie tot de doelen. Wat is de samenhang tussen de aangewezen doelen (onder andere locatie) en de vegetatietypen die verloren gaan?
Antwoord:	In de Passende beoordeling is het effect van de Buitenring op het betreffende Natura2000-gebieden - en daarmee op de Ecologische Hoofdstructuur in dit gebied - ook op gebiedsniveau getoetst vanuit het criterium wezenlijke kenmerken en waarden. Het gaat daarbij ook om de ecologische samenhang. Vanuit de projectdoelstelling: ‘Het beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières’ is ook het ecologisch netwerk beschouwd. De Provincie heeft de natuurmaatregelen (mitigatie en compensatie) in het vervolgtraject afgestemd op andere projecten en plannen. In de Passende Beoordeling is in paragraaf 5.2 voldoende aangetoond dat het ruimtebeslag van de BPL geen negatieve effecten heeft op de kwaliteit van het gebied in relatie tot de doelen. Evenmin zij er belemmeringen in relatie tot de samenhang van de relevantevegetatietypen en de aangewezen doelen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10740**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	13. Er wordt vrij eenvoudig voorbij gegaan aan het begrip cumulatie. Niet duidelijk is of de genoemde `verwaarloosbare` effecten in een cumulatie nog steeds `verwaarloosbaar` zijn. Veel verwaarloosbare effecten kunnen gezamenlijk wel een effect hebben
Antwoord:	Plannen of projecten die mogelijk leiden tot significante effecten dienen in combinatie met andere plannen of projecten beoordeeld te worden conform artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn . De toetsing van de cumulatieve aspecten heeft conform de Natuurbeschermingswet 1998 plaatsgevonden in de twee opgestelde Passende Beoordelingen. Dit aspect zal bovendien worden getoetst in het kader van twee procedures op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. Er zijn op 17 september 2010 twee aanvragen in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 ingediend bij Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10741**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	14. Op blz. 56 van deelrapport 8a wordt geconcludeerd dat alleen voor de das mitigatie niet volledig kan plaatsvinden en er dus gecompenseerd zal moeten worden. In de tekst staat echter geen onderbouwing dat voor de overige zwaar en minder zwaar beschermde soorten voldoende kan worden gemitigeerd. Het is dus onduidelijk of voor alle andere bij Flora- en faunawet beschermde soorten geen effecten optreden dan wel dat deze effecten gemitigeerd kunnen worden. Dit hoort in deze toets vermeld te worden, alleen een mitigatieplan is niet voldoende
Antwoord:	De provincie gaat uit van volledige mitigatie vooraf, zodat het overtreden van verbodsbepalingen worden voorkomen en een ontheffing niet noodzakelijk is. Hiertoe zijn momenteel 6 grondverwervers intensief bezig met het verwerven van compensatiegronden. Voor de mitigatie kan ook gebruik worden gemaakt van de gronden die in eigendom zijn van de Parkstadgemeenten hetgeen contractueel (resultaatsverplichting) is vastgelegd in het Bestuursconvenant voor de Buitenring. Het verwervingsproces loopt voorspoedig. Bovendien geeft een kwaliteitsteam bemand met ecologen invulling aan de mitigatievereisten vanuit de Flora- en Faunawet. Daar waar eerder experimentele maatregelen werden voorgesteld, zullen alternatieve maatregelen worden genomen die beproefd zijn en de functionaliteit vooraf kunnen waarborgen. Hiernaast zullen aan de aannemer in dat kader de nodige eisen worden gesteld. Hij zal niet met de uitvoering mogen starten voordat het tracé waardevrij is (geen beschermde soorten op tracé) en gemitigeerd. Het eerder genoemd kwaliteitsteam zal hierop toezien. Op 23 juli hebben wij op basis van voornoemd deelrapport een ontheffing Flora en Faunawet voor de das ingediend. Naar aanleiding hiervan zijn op 21 september jl. door LNV een aantal vragen gesteld die wij op 5 oktober hebben beantwoord. Wij zijn van mening dat we de vragen adequaat hebben kunnen beantwoorden en spreken de verwachting uit dat de ontheffing op korte termijn kan worden verleend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **10742**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Nationaal belang 14: Nationale landschappen□□Ten noorden van Hoensbroek en rond Brunssum is het tracéverloop door het□nationale landschap Heuvelland geprojecteerd. Voor Nationale Landschappen□geldt een `ja, mits`-regime. Dit betekent dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk□zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt.□Maatvoering, schaal en ontwerp zijn daarbij bepalend voor het behoud van de□kwaliteiten van deze landschappen. Om die reden zijn onder andere nieuwe□grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. Wanneer een dergelijke□ingreep redelijkerwijs, vanwege een groot openbaar belang onvermijdelijk is,□dienen mitigerende en compenserende maatregelen (zoals inpassing en grote□aandacht voor ontwerpkwaliteit) te worden getroffen.□In het o-BPL wordt onvoldoende duidelijk gemaakt wat de impact van de BPL op□het nationaal landschap zal zijn. Daarnaast dient in het plan duidelijk te worden□gemaakt hoe de mitigerende en compenserende maatregelen worden geborgd.□Aangezien dit in het plan in zijn huidige vorm onvoldoende naar voren komt, acht□ik dit nationaal belang in het geding.
Antwoord:	Begrenzing Nationaal Landschap□Terecht wordt geconstateerd dat een deel van het tracé is geprojecteerd in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé is terdege rekening gehouden met de landschappelijke belangen, ook uitgaande van de landschappelijke kernkwaliteiten en het behoud van de dagrecreatieve functie. Het tracé wordt zodanig ingepast dat landschappelijke aantasting tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe (verdiept) dicht tegen de bebouwingsgrens aangelegd waarbij sprake is van een afweging tussen hinder voor bewoners en aantasting van het landschap. □De grens van het Nationaal Landschap en de Rijksbufferzone (omgeving Hoensbroek, Brunssum) wordt gevormd door de grens stedelijke dynamiek van Parkstad Limburg, zoals deze vastgelegd is in het POL. Al in de POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg (2005) is met instemming van het Rijk vastgelegd dat ‘met de vaststelling van het definitieve tracé van de Buitenring Parkstad de grens van het gebied stedelijke dynamiek Parkstad komt te liggen ter plekke van het tracé van de Buitenring en dat daarmee ook de grens van het Nationaal Landschap verschuift naar de plaats van het tracé van de buitenring Parkstad voor het deel van de Buitenring tussen Nuth en Schinveld; echter alleen indien en voor zover het definitieve tracé buiten het huidige POL-gebied stedelijke dynamiek komt te liggen’. In de recente POL-aanvulling “Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering” is ook de koppeling tussen rijksbufferzone en grens stedelijke dynamiek bevestigd. De aanpassing van beide begrenzingen zal geagendeerd worden in een komende POL-aanvulling. □Wij zullen in de toelichting van het Inpassingsplan ingaan op de belangen ten aanzien van de kernkwaliteiten van het Nationaal landschap. We zijn van mening dat we hiermee op een zorgvuldige wijze met de rijksbelangen op dit punt zijn omgegaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **11132**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Nationaal belang 17: Rijksbufferzones□□Ten noorden van Hoensbroek en rond Brunssum is het tracéverloop door de□rijksbufferzone Sittard-Geleen geprojecteerd. Het is mogelijk om in een□rijksbufferzone nieuwe bovenlokale infrastructuur aan te leggen, mits in de□toelichting bij het desbetreffende plan wordt gemotiveerd dat de dagrecreatieve□functie van de rijksbufferzone hierdoor niet ernstig wordt belemmerd. Naar mijn□mening voldoet het ontwerp onvoldoende aan deze eis en blijft de weg als geheel□en in detail op een groot aantal plekken een ernstige belemmering voor de□dagrecreatieve functies.
Antwoord:	Begrenzing rijksbufferzone □Terecht wordt geconstateerd dat een deel van het tracé is geprojecteerd in de rijksbufferzone tussen Parkstad en Sittard-Geleen. Bij de uitwerking van het voorkeurstracé is terdege rekening gehouden met de landschappelijke belangen, ook uitgaande van de landschappelijke kernkwaliteiten en het behoud van de dagrecreatieve functie. Het tracé wordt zodanig ingepast dat landschappelijke aantasting tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe (verdiept) dicht tegen de bebouwingsgrens aangelegd waarbij sprake is van een afweging tussen hinder voor bewoners en aantasting van het landschap. □De grens van de rijksbufferzone (omgeving Hoensbroek, Brunssum) en het Nationaal Landschap wordt gevormd door de grens stedelijke dynamiek van Parkstad Limburg, zoals deze vastgelegd is in het POL. Al in de POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg (2005) is met instemming van het Rijk vastgelegd dat ‘met de vaststelling van het definitieve tracé van de Buitenring Parkstad de grens van het gebied stedelijke dynamiek Parkstad komt te liggen ter plekke van het tracé van de Buitenring en dat daarmee ook de grens van het Nationaal Landschap verschuift naar de plaats van het tracé van de buitenring Parkstad voor het deel van de Buitenring tussen Nuth en Schinveld; echter alleen indien en voor zover het definitieve tracé buiten het huidige POL-gebied stedelijke dynamiek komt te liggen’. In de recente POL-aanvulling “Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering” is ook de koppeling tussen rijksbufferzone en grens stedelijke dynamiek bevestigd. De aanpassing van beide begrenzingen zal geagendeerd worden in een komende POL-aanvulling. □□In de toelichting van het Inpassingsplan zullen wij een beschouwing geven over de relatie tussen de Buitenring en de Rijksbufferzone en de belangen van de dagrecreatieve functie. Wij zijn van mening dat we hiermee op een zorgvuldige wijze met de rijksbelangen op dit punt zijn omgegaan.In de plantoelichting zal tevens een nadere verwijzing komen naar de locatiespecifieke toelichting waarin wordt ingegaan op de doorsnijdingen en/of herstel van verkeersverbindingen. □□Voorgesteld wordt de zienswijze gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **11133**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Ten slotte heb ik vastgesteld dat een aantal relevante documenten als onderzoeken en bijlagen bij de toelichting niet op www.ruimtelijkeplannen.nl staat.
Antwoord:	Op www.ruimtelijkeplannen.nl kunnen alleen het inpassingsplan zelf en de bijlagen bij de toelichting worden opgenomen. Alle onderliggende onderzoeken kunnen hier niet op geplaatst worden. Hiervoor moet worden verwezen naar een aparte site. Voor de Buitenring hebben alle onderzoeken op www.buitenring.nl en www.limburg.nl gestaan. Bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek heeft in eerste instantie niet ter inzage gelegen. Deze omissie is hersteld en er is aanvullend gelegenheid geboden ook hierover een zienswijze kenbaar te maken. Voorgesteld wordt de zienswijze op dit onderdeel ongegegrond te verklaren. Voorgesteld wordt de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **11837**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	vervolg op subzienswijze 10729
Antwoord:	5.□Schutterspark□De aantasting van het EHS-gebied Schutterspark bedraagt zo'n 1,65 ha bos- en natuurgebied (inclusief Breukberg/Kattekoelenvijver). Ook voor Schutterpark geldt dat de hierboven genoemde vier alternatieven het EHS-gebied ontzien maar dat het geen reële alternatieven zijn om de redenen zoals hiervoor reeds aangegeven. Daarnaast zouden de alternatieven 1.3 en 1.4 de EHS-gebieden Heidserpark en het bosgebied dat aan de noordzijde van de Brunssummerheide grenst doorsnijden. Zoals gezegd wordt met deze vier alternatieven ook de mogelijkheid om te komen tot een verbinding Brunssummerheide-Schutterspark moeilijker gemaakt.□Om de aantasting van Schutterspark en een deel van de Brunssummerheide te minimaliseren, heeft hier een optimalisatie plaatsgevonden. Daarbij zijn de eerder beoogde knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd tot één centrale aansluiting. Door combinatie van twee aansluitingen en verplaatsing hiervan naar het stedelijk gebied, wordt areaalverlies van EHS zoveel als mogelijk voorkomen en verbetert de verkeersveiligheid. Ook de geluidsbelasting op de EHS en Natura2000 neemt af. Bovendien heeft deze aansluiting erin geresulteerd dat een locatie met Kamsalamanders gespaard kon worden. □Voorts is na de ter inzage legging van het PIP gekeken of met name de ecologische verbinding Brunssummerheide-Schutterspark verbeterd kon worden ten opzichte van de huidige situatie. Daarvoor is gefocust op het punt waar de BPL de Toeristenweg en de Rimburgerweg kruist. Op dit moment vormen de Rimburgerweg en de N299 door de hoge verkeersintensiteit een belangrijke barrière voor de verbinding Brunssummerheide-Schuttersspark, alsmede de bosgebieden ten noorden van deze wegen. Zonder de BPL loopt de verkeersintensiteit op deze Rimburgerweg in 2025 verder op naar zo'n 4600 mvt per etmaal en bedraagt deze bij de N299 in 2025 circa 13.000 mvt per etmaal. Na realisatie van de BPL daalt de verkeersintensiteit op de Rimburgerweg tot circa 1000 mvt per etmaal. Het gedeelte van de N299 ten westen van de BPL verliest straks in het geheel zijn functie. De overlevingskansen voor overstekend wild worden daarmee aanmerkelijk vergroot, zeker als flankerend daaraan de bermen aan weerszijden van de BPL zodanig ingericht en ingerasterd worden dat groot wild (ree, wild zwijn) en kleinere diersoorten de mogelijkheid hebben om ook bovenlangs ongehinderd de Rimburgerweg over te steken. Door de Toeristenweg naar het noordoosten, parallel aan de BPL te verleggen en het niet meer in gebruik zijnde deel van de N299 en een deel van de Toeristenweg van hun verkeersfunctie te ontdoen, kan bovendien een gebied van ca 1 ha toegevoegd worden aan de Brunssummerheide. Daar komen nog de overige compensatiegebieden bij ten zuiden van de Brunssummerheide. Op deze wijze wordt ook de verbinding Brunssummerheide met het noordelijk van de Rimburgerweg gelegen bosgebied en het natuurgebied Schutterspark versterkt ten opzichte van de huidige situatie en wordt het N2000-gebied en de overige EHS-gebieden verbeterd en uitgebreid.□□6.□Brunssummerheide□De EHS aantasting van de Brunssummerheide en zijn omgeving bedraagt 10,65 ha aan bos- en natuurgebied (waarvan 4,47 ha aan Natura2000-gebied) en 0,03 ha aan Overige functies in de EHS. Deze aantasting is met de hiervoor besproken ontwerpoptimalisatie voor een deel teruggebracht. Vervolgens is er voor gekozen om de bermen tot het minimum te versmallen zodat het ruimtebeslag op het Natura2000-gebied nog verder is teruggebracht. Het verschuiven van het wegontwerp richting de golfbaan is geen alternatief, omdat daarmee ook een grotere aanslag op het natuurgebied Brandenberg zou plaatsvinden. De Brandenberg maakt ook deel uit van het Natura2000-gebied Brunssummerheide maar is kwetsbaarder omdat het kleiner is en een verdere verschuiving noordwaarts ook hydrologisch negatieve effecten met zich mee zou brengen. Daarnaast was een verschuiving richting de golfbaan niet mogelijk, omdat er vanuit het oogpunt van de RONA-richtlijnen problemen zouden ontstaan met betrekking tot boogstralen en hellingspercentages (o.a. vanwege de nabijgelegen mijnsteenberg). Bovendien zou de samenvoeging van de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg niet meer mogelijk zijn geweest waarmee tevens het ecologische voordeel dat hiermee was geboekt weer teniet zou worden gedaan.□□7.□Hulsbosch/Schouffertsbosch□De aantasting van het Hulsbosch/Schouffertsbosch is onontkoombaar. De aantasting is nu minimaal omdat de Buitenring in het verlengde kan worden doorgetrokken van het stuk weg van de BPL (N299) dat niet aangepast gaat worden. Een andere ligging van het tracé zou in alle gevallen tot meer aantasting van de EHS leiden. Het ruimtebeslag van de BPL op de EHS bestaat uit 0,20 ha nieuw natuurgebied (groeve).□□8.□Boerenanstel□Ter hoogte van dit gebied gaat

EHS verloren ter grootte van 1,08 ha bos- en natuurgebied. Er zijn twee alternatieven die in het geheel geen aantasting van dit EHS-gebied met zich mee zouden brengen ter plekke. Het betreft de alternatieven 2.4 en 2.5 over de Roderlandbaan (zie Tracénota/MER-UVS BPL en B258n (2008). Deze alternatieven hebben over hun hele lengte een groter ruimtebeslag op andere EHS-gebieden dan de alternatieven 2.1 en 2.3 (8,5 ha tegenover 6,2 hectare, zie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N Deel B-2-Onderbouwing tracédeel Zuid). De alternatieven over de Roderlandbaan zijn om mede om die reden dan ook afgevallen. De uitwerking van het voorkeurstracé ter plaatse is verder geoptimaliseerd. Bij deze optimalisatie is ook het aspect natuur nadrukkelijk in ogenschouw genomen. Dit heeft ertoe geresulteerd dat de versnippering en barrièrewerking is verminderd (zie deelrapport 2 Tweede Aanvulling MER). Bovendien is nu voorzien in een robuuste faunatunnel en een ecoduct parallel aan het spoor (en bovenlangs de BPL) waarmee een robuuste verbinding op het niveau van het ree tot stand wordt gebracht tussen de Cranenweyer en het gebied Strijthagen. Ten opzichte van de huidige situatie is daarmee de barrièrrewerking voor het ree opgeheven. Een verdere beperking van de aantasting van de EHS is niet mogelijk gebleken zonder afbreuk te doen aan benodigde ontsluitingen, RONA-richtlijnen, het aanwezige reliëf en enkele dwangpunten waaronder de bestaande spoorlijn. voor vervolg zie subzienswijze 11838

Hoofdzienswijze: **01600-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **11838**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	VROM Inspectie , Kennedyplein 7-13 5600AW te Eindhoven
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	vervolg op subzienswijze 10729 en 11837
Antwoord:	9.□Brughof/Gaiapark)□De aantasting van het EHS-gebied ter hoogte van het Gaiapark bedraagt 1,96 ha aan bos- en natuurgebied. In deelrapport 2 Tweede Aanvulling MER 4.2.11 is aangegeven dat er ter plaatse van aansluiting Gaiapark/Vau[putsdal een alternatief is uitgewerkt. Deze optimalisatie heeft erin geresulteerd dat het ruimtebeslag van de EHS ten opzichte van de Voorkeurstracé verder is teruggebracht met 0,5 ha. □Ter plaatse is het wegontwerp zo smal als mogelijk gehouden, wederom rekening houdend met de RONA-richtlijnen en de noodzakelijke aansluitingen (dwangpunten). Het verschuiven van de aansluiting naar het noorden is geen optie omdat daarmee het ruimtebeslag op de EHS groter wordt. De alternatieven van de Roderlandbaan zijn om de redenen zoals eerder genoemd afgevallen. Voor wat betreft het in 2008 onderzochte alternatief 2.3 (Tunnelweg) geldt dat dit alternatief niet bijdraagt aan een verbetering van de verkeersstructuur hetgeen ook blijkt uit de Tracénota/MER. De alternatieven van de doorgetrokken Dentgenbachweg scoren ook beter ten aanzien van bereikbaarheid. Bovendien zou alternatief 2.3 de sloop van een groot aantal woningen met zich meebrengen. Alternatief 2.3 heeft ook een veel grotere verstoring op de EHS en de leefbaarheid dan de andere alternatieven (zie Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg Aanvulling, 17 oktober 2008).□Bij het nu uitgewerkte alternatief treden ten aanzien van de waterhuishouding, noch bij het Crombacherbeekdal, noch bij het hydrologisch kwetsbare orchideeëngebied direct ten noorden van Gaiapark effecten op. Bij alternatief 2.3 treden wel hydrologische effecten op het dal van de Nieuw Ehrensteinerbeek op. Hierdoor is er een groot risico dat de intrinsieke waarde van het gebied als geheel verloren gaat. Dit weegt niet op tegen het nu beperkte ruimtebeslag dat geen consequenties heeft voor het gebied als geheel, zeker als daar ook nog door middel van de voorziene compensatie aansluitend aan het gebied zelf, de oppervlakte natuur in stand gehouden of vergroot kan worden.□□10.□Crombacherbeek□Het ruimtebeslag bij de Crombacherbeek bedraagt voor wat betreft de EHS een grootte van 0,03 ha aan bos- en natuurgebied en 1,77 ha aan beheersgebied. Alle alternatieven, met uitzondering van het in 2008 onderzochte alternatief 2.3 (Tunnelweg) zorgen voor een aantasting van de EHS in de omgeving van de Crombacherbeek. Alternatief 2.3 is om redenen zoals hierboven genoemd afgevallen. Van belang is dat bij het nu uitgewerkte voorkeursalternatief er geen effecten optreden ten aanzien van de waterhuishouding, noch bij het Crombacherbeekdal, noch bij het hydrologisch kwetsbare orchideeëngebied direct ten noorden van Gaiapark. De Tunnelwegvariant heeft een veel groter ruimtebeslag op de omgeving van het orchideeëngebied en er treden hydrologische effecten op het dal van de Nieuw Ehrensteinerbeek op. □□Wij zijn dan ook van mening dat wij per locatie conform het rijksbeleid een zorgvuldige belangenafweging hebben laten plaatsvinden. Gelet op deze zienwijze zullen wij deze afweging ook meer aandacht geven in de plantoelichting. Op de wijze waarop de compensatie plaats vindt gaan wij in de volgende subzienswijzen in.□□Voorstel: de ingediende zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het was niet voorzienbaar op grond van het bestemmingsplan dat de Buitenring zou worden gerealiseerd.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10752**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De BPL zal een toename van verkeer en geluid veroorzaken. Dit zal een aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg hebben.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10753**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij keren ons tegen verlies van de natuur en de rustgevende stilte om ons heen door de aanleg van asfalt en verkeerspleinen in onze achtertuinen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10754**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De daling van de waarde van onze woningen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10755**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is al goed bereikbaar, de Buitenring is niet noodzakelijk.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij vragen u de volkstuintjes bij de aanleg van de Buitenring te ontzien.
Antwoord:	In het ontwerp van de Buitenring is zoveel mogelijk getracht om de volkstuinen nabij de Burgemeester Franssenstraat te ontzien. Geheel ontzien bleek helaas niet mogelijk, omdat anders de orchideentuin aan de westzijde van Gaiapark (ecologische gebied) aangetast zou worden. □□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01603-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10759**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De concentraties C02 en fijn stof worden verhoogd door de komst van de Buitenring, terwijl die concentraties in Limburg al een van de hoogste in het land zijn. Dit vormt een gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Het was niet voorzienbaar op grond van het bestemmingsplan dat de Buitenring zou worden gerealiseerd.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10761**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De BPL zal een toename van verkeer en geluid veroorzaken. Dit zal een aantasting van ons woon- en leefklimaat tot gevolg hebben.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10762**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij keren ons tegen het verlies van de natuur en de rustgevende stilte om ons heen door de aanleg van asfalt en verkeerspleinen in onze achtertuinen.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01606-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10763

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De daling van de waarde van onze woningen.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01606-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10764

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Kerkrade is al goed bereikbaar, de Buitenring is niet noodzakelijk.
Antwoord:	Kerkrade is in de huidige situatie ontsloten door middel van de Hamstraat, de Kerkradersteenweg en de N299. De Buitenring reconstrueert een deel van deze wegen tot volwaardige regionale stroomweg waardoor ze belangrijke ontsluitende wegen worden voor de gehele regio Parkstad. Het aanleggen van de Buitenring ontlast daarmee het onderliggend wegennet, zoals de Kaalheidersteenweg en de SintPieterstraat.Onderzoek van Goudappel Coffeng heeft uitgewezen dat ook de doortrekking van de Dentgenbachweg een essentiële schakel vormt voor de Buitenring. Zonder deze schakel nemen de verkeersafwikkelingsproblemen op de Euregioweg tussen de aansluiting met de Heerlenersteenweg en de Keulseweg toe. Verder nemen de verkeersintensiteiten binnen de kern van Kerkrade fors toe op onder andere de Sint Pieterstraat, Koninginnestraat, Oranjestraat, Casper Sprokelstraat, Roderlandbaan, Stationsstraat, Kerkradersteenweg, Hammolenweg en Hambosweg indien de Dentgenbachweg niet zou worden doorgetrokken. Verwezen wordt naar hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10765**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Wij vragen u de volkstuintjes bij de aanleg van de Buitenring te ontzien.
Antwoord:	In het ontwerp van de Buitenring is zoveel mogelijk getracht om de volkstuinen nabij de Burgemeester Franssenstraat te ontzien. Geheel ontzien bleek helaas niet mogelijk, omdat anders de orchideentuin aan de westzijde van Gaiapark (ecologische gebied) aangetast zou worden. □□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Wij zijn van mening dat wij valide argumenten hebben voor de planontwikkeling ter plaatse en dat er sprake is van een planologisch verantwoorde ontwikkeling. Wij achten de in het inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01606-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10766**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Vreeze F., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De concentraties C02 en fijn stof worden verhoogd door de komst van de Buitenring, terwijl die concentraties in Limburg al een van de hoogste in het land zijn. Dit vormt een gevaar voor onze gezondheid.
Antwoord:	CO2-concentraties zijn niet maatgevend voor de luchtkwaliteit in relatie tot wegverkeer en worden daarom in het kader van luchtberekeningen ter bepaling van de lokale luchtkwaliteit niet onderzocht.□□De volksgezondheid wordt geacht te worden beschermd door de vigerende normen ten aanzien van de milieukwaliteit, zoals ten aanzien van lucht. In het luchtonderzoek is in beeld gebracht dat voldaan wordt aan de vigerende normen voor de luchtkwaliteit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10783**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Strijdigheid met het zorgvuldigheidsbeginsel en procedurele zaken: Het IVN-Nuth is van mening dat er strijdigheid is met het zorgvuldigheidsbeginsel. Niet alle onderzoeksresultaten zijn bekend en het Inpassingsplan is niet voldoende concreet. De provincie dient zelf toe te zien op een correcte uitvoering van het geldende nee, tenzij- en het compensatiebeginsel, dit is niet of niet in voldoende mate gebeurd. Het IVN-Nuth is van mening dat ook nog niet alle relevante informatie aanwezig is om een volledig oordeel te kunnen vellen over deze infrastructurele ontwikkeling;
Antwoord:	Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Zie daarvoor deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL (bijlage 8). In uw zienswijze is niet concreet genoeg aangegeven op welke punten niet of niet in voldoende mate het nee, tenzij- en het compensatiebeginsel is doorlopen. In de toelichting van het Inpassingsplan zal niettemin de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voor wat betreft het onderzoek in het kader van stikstofdepositie verwijzen we naar de beantwoording bij 6. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10785**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder stelt het IVN-Nuth vast dat de wijze van aanbieden van de stukken het voor belanghebbende nauwelijks mogelijk maakt om in de korte tijd die de procedure geeft een onderbouwde zienswijze op te stellen.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10786**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Nut en noodzaak aanleg Buitenring;□Het IVN-Nuth is van mening dat□-niet voldoende is gemotiveerd waarom een nieuwe (snel-)weg noodzakelijk is en andere oplossingen niet kunnen voldoen;□-"nut en de noodzaak" van de BPL zeer twijfelachtig is, daar het hoofddoel en diverse subdoelen niet worden verwezenlijkt en dat alternatieven onvoldoende onderzocht zijn;□-het oplossen van verkeersknelpunten op de weg ook lokaal kan worden aangepakt;□-op toeristisch-recreatief gebied vrijwel geen impuls valt te verwachten.□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en verwijst hiervoor onder meer naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. Parkstad Limburg kent onder meer een diffuse structuur van het wegennet die resulteert in verschillende leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. De verkeersstructuur van de regio zorgt er daarnaast voor dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is en dat de economische ontwikkeling van de regio geremd wordt. Om al deze problemen op te pakken is aanleg van de Buitenring noodzakelijk. De Buitenring heeft dit ook als doel. Het rapport van ECORYS laat zien dat de Buitenring, zij het in verschillende mate, ook voldoet aan de verschillende doelstellingen die met de verbinding worden nagestreefd.□□In het rapport van ECORYS is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. De gedachte achter de ladder is dat eerst moet worden nagegaan of de doelen van infrastructuurprojecten via minder ingrijpende maatregelen kunnen worden gerealiseerd, alvorens meer ingrijpende maatregelen (zoals de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur) te overwegen. ECORYS constateert op basis van een globale analyse dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt om de problemen op te lossen waarop de Buitenring een antwoord probeert te geven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10787**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Landschappelijke inpassing Buitenring;Het IVN-Nuth is van mening dat de BPL de resterende open ruimte in het landschap aantast.
Antwoord:	Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van het Limburgse landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe dicht tegen de bebouwing aangelegd. Om de impact op het landschap verder te beperken volgt de Buitenring het natuurlijk reliëf van het Limburgse landschap. Door een volledige insnijding van de Buitenring op het tracé tussen Hoensbroek en Amstenrade en door gedeeltelijke insnijding van de Buitenring op het tracé langs het dal van de Merkelbekerbeek bij Brunssum wordt de impact verder beperkt. Aan de oostzijde en de zuidzijde volgt de Buitenring voor het grootste deel traces van bestaande (provinciale) wegen. Deze bestaande wegen worden waar mogelijk beter landschappelijk ingepast. De locaties voor natuurcompensatie zijn zodanig gekozen dat met de realisering van deze locaties het landschap wordt versterkt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10788**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat de BPL een bedreiging vormt voor een aantal zeer waardevolle stukken natuur, met name bronbossen;
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005).□In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk:□- Jeugrubbebos (EHS)□- Bronnenbos (EHS) □- Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000).□Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. □Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. □In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zeker gesteld.□Voor aantasting van EHS is het nee tenzij beginsel doorlopen. Zie daarvoor deelrapport 8A Natuurtoets en compensatieplan.□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10789**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De keuze van GS voor het tracé langs Vaesrade is op grond van oneigenlijke argumenten gemaakt. Het traject brengt het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal meer schade toe dan wanneer gekozen zou zijn voor het traject Randweg. De keuze van GS is voor het IVN-Nuth onaanvaardbaar.
Antwoord:	Er is aangetoond in de Passende beoordeling dat geen significante effecten optreden op N2000 Geleenbeekdal als gevolg van realisatie VKA. Areaalverlies van N2000 is mogelijk zolang geen significante aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen optreedt. Op dat moment is ook geen ADC-toets vereist bij de vergunningverlening van NB-wet. Wat betreft areaalverlies EHS in het Geleenbeekdal verschilt het VKA ook niet van het traject van de Randweg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10790**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth maakt duidelijk dat het Inpassingsplan samen met de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken onvoldoende onderbouwing leveren voor de realisatie van de BPL met name in het oostelijk van de Naanhof gelegen gebied. Er zijn significant negatieve effecten tijdens en na de bouw van de BPL.
Antwoord:	De natuurwaarden ten oosten van de Naanhof zijn - voor zover van toepassing - beschermd in het kader van Flora- en faunawet en EHS/POG. De tijdelijke en permanente effecten van het project BPL op deze natuurwaarden zijn getoetst aan deze juridische kaders conform de regels van de Bevoegde gezagen. Voor het PIP is het noodzakelijk om zicht te hebben op vergunningverlening. Dat is voor beide juridische kaders het geval.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10791**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat de wezenlijke waarden en kenmerken (EHS-gebieden), dan wel de instandhoudingsdoelstellingen (Nb-gebieden) van het beschermd gebied door de ingreep significant worden aangetast; dat niet aan de hand van het `nee, tenzij-principe` is aangetoond dat er sprake is van (dwingende) redenen van groot openbaar belang en dat onvoldoende onderzocht is of er haalbare alternatieve locaties of alternatieven voor de activiteit bestaan.
Antwoord:	In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan. In de toelichting van het Inpassingsplan zal de gewenste uitdrukkelijke beschouwing over het EHS-toetsingskader worden opgenomen. Daaruit blijkt dat daar inderdaad aan wordt voldaan.□□Wat betreft Natura 2000 blijkt uit de Passende beoordelingen dat de natuurlijke kenmerken van de gebieden niet zullen worden aangetast. Een ADC-toets is dus niet nodig.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond, deels ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10792**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth wijst de aanleg van de turborotonde af. Deze heeft een veel te groot ruimtebeslag, verkleint het inzijggebied van enkele belangrijke natuurgebieden o.a. Natura 2000-gebied en draagt bij aan de afnamen van de waterkwaliteit van deze gebieden.
Antwoord:	De Buitenring Parkstad wordt boven de freatische grondwaterstand aangelegd. Door de aanleg van de weg neemt het aandeel verhard oppervlak toe. De invloed van de weg zal bestaan uit een lokale wijziging in het infiltratiepatroon, waarbij het regenwater via de droogvallende bergingssloten infiltreert. Op een aantal locaties is bodemverbetering voorzien om de infiltratie te bevorderen. Doordat hiermee oppervlakkige afstroming wordt voorkomen zal er mogelijk een kleine toename in infiltratie en een afname in oppervlakkige afstroming zijn. In de onverzadigde zone zal dit water zijn weg zoeken waarbij er spreiding door heterogeniteit in de bodem en capillaire werking zal optreden. Een netto effect op de grondwateraanvulling, en daarmee op de infiltratie en kwelgebieden zal er niet zijn. Daarnaast is in gevoelige natuurgebieden gekozen om het ruimtebeslag minimaal te maken en de bodem en grondwaterstand niet te doorsnijden door het tracé verhoogd uit te voeren. Door toepassing van stuwschotten in hellend gebied wordt het hemelwater ondanks hoogteverschillen vastgehouden en lokaal geïnfiltreerd. Het intrekgebied van waterafhankelijke natuurgebieden zal niet verminderen. □□Specifiek binnen het Natura2000- gebied wordt het wegwater in gesloten buizen opgevangen. Na een aantal zuiveringsstappen wordt dit water vertraagd afgevoerd naar de Geleenbeek. In de overige trajecten vindt gecontroleerde infiltratie plaats van het afstromend wegwater.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10793**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening, dat gezien de hoge grondwaterstand in traject C, vlak onder of boven het maaiveld. zetting als gevolg van het grondlichaam de grond waterstromen wel zal beïnvloeden. Waarschijnlijk zal aan de ene zijde van het dijklichaam stuwing ontstaan, en aan de andere zijde ontstaat een watertekort ten opzichte van de huidige, autonome situatie. Daar aan een zijde een populatie Zegge-korfslak voorkomt, een van de prioritaire soorten, veroorzaakt deze verandering in de waterhuishouding mogelijk een significant negatief effect op deze populatie.
Antwoord:	In het Geleenbeekdal is gekozen voor minimaal ruimtebeslag en een constructie met gewapende grond. Er is bij de keuze voor de constructie specifiek rekening gehouden met de beïnvloeding van grondwaterstromingen. Om deze reden worden er bijvoorbeeld geen damwanden toegepast. De zetting van het maaiveld, als gevolg van het grondlichaam, is ter plaatse van de ophoging met de formule van Terzaghiberekend op minimaal 0,10 m en maximaal 0,5 m. Op circa 5 m vanuit de teen van de ophoging zal geen maaiveldzetting meer optreden. Ter plaatse van de teen van het talud is een zetting van circa 0,1 m mogelijk. De zetting verspreidt zich over het hele lösspakket. Het lösspakket is hier 6 à 10 m dik. De berekende zettingen zijn niet van dien aard dat de grondwaterstroming wordt geblokkeerd of negatief wordt beïnvloed.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10794**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth constateert dat de provincie op een onverantwoordelijke wijze omgaat met waardevolle grondwaterafhankelijke natuurgebieden door vooraf aan de aanleg geen adequaat onderzoek uit te voeren naar de relatie tussen ondiepe grondwatersystemen en grondwaterafhankelijke natuur. De milieu-effectrapportage inclusief het geohydrologisch onderzoek zijn met betrekking tot de omgang met ondiepe schijngrondwatersysternen volstrekt onder de maat. Daarom is het IVN-Nuth ook van mening dat mitigerende maatregelen om de nadelige effecten weg te nemen of te ondervangen onvoldoende zijn onderzocht, onvoldoende bekend zijn gemaakt en onvoldoende worden toegepast of deze volstaan niet.
Antwoord:	In het geohydrologisch onderzoek zijn de effecten van de BPL op de natuurgebieden onderzocht. In het afwateringsplan en de waterparagraaf zijn specifieke maatregelen beschreven om kwetsbare gebieden te ontzien. Op de locaties waar het ontwerp nabij kwetsbare natuurgebieden ligt is het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. De bodem en het grondwater worden niet aangesneden. Bij de toepassingen van constructies is zoveel mogelijk gekeken naar oplossingen waarbij grondwaterstromingen niet worden beïnvloedt en zettingen beperkt blijven. Gezien de beperkte zettingen treden geen blokkades op voor het lateraalstromende schijngrondwater. In het afwateringsplan zijn een aantal specifieke maatregelen voorzien om de meeste kwetsbare gebieden te ontzien. Dit betreft het Geleenbeekdal, het bronnenbos Bovenste hof en het dal van de Roode beek. Ook directe afvoer naar de kwetsbare beken en brongebieden vindt niet plaats.Op de overige trajecten wordt ingezet op gecontroleerde infiltratie.Het hemelwater dat valt op de verharding en de taluds wordt naar de droogvallende bergingssloten gevoerd. Het hemelwater voegt zich door de onverzadigde zone bij het grondwater. Door toepassing van stuwschotten wordt het hemelwater ondanks hoogteverschillen vastgehouden en lokaal geïnfiltreerd. Alleen daar waar dit is toegestaan door het waterschap vindt bij extreme buien (groter dan T=10), vindt een vertraagde afvoer plaats naar niet-kwetsbaar oppervlakte water. Met de verschillende maatregelen die worden genomen, blijft het intrekgebied en de grondwaterstroming gelijk. De BPL wordt hydrologisch neutraal gerealiseerd. De waterparagraaf is tezamen met het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevondenVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10795**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat bij het geohydrologisch onderzoek diverse aspecten niet zijn onderkent omdat dit onderzoek op een te globaal niveau is uitgevoerd en er te weinig aanvullende gegevens in het veld zijn verzameld. Dit is een ernstige tekortkoming in het onderzoek. Hierdoor kan op basis van het uitgevoerde onderzoek niet worden geconcludeerd dat er geen significante nadelige effecten optreden op de grondwaterafhankelijke natuur. Daarom verzoekt het IVN-Nuth om een aanvullend gedetailleerd hydrologisch onderzoek, daar dit onontbeerlijk is voor de zorgvuldige omgang met de natuurwaarden van onder andere hel bronnenbos Bovenste Hof, het Leeuwerbos, de Kathager Beemden, de brongebieden Dentgenbacherweg en de hellinghoogvenen Breukberg en Bouwberg.
Antwoord:	In het geohydrologisch onderzoek zijn de effecten van de BPL op de natuurgebieden onderzocht. Met name bij kwetsbare gebieden is de onderzoeksdichtheid geïntensiveerd. Daarnaast zijn bestaande onderzoeken van onder andere het waterschap meegenomen bij de uitwerking van het geohydrologisch onderzoek en de waterparagraaf. Daar waar kwetsbare gebieden aanwezig zijn, zijn vanuit ontwerp verschillende maatregelen voorzien die effecten zoveel als mogelijk beperken of uitsluiten. In het ontwerp is ter plaatse van de kwetsbare natuurgebieden het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. De bodem en het grondwater worden niet aangesneden. □□Gezien de beperkte zettingen treden geen blokkades op voor het lateraalstromende schijngrondwater. □Het hemelwater dat valt op de verharding en de taluds wordt naar de droogvallende bergingssloten gevoerd. Het hemelwater voegt zich door de onverzadigde zone bij het grondwater. Door toepassing van stuwschotten wordt het hemelwater ondanks hoogteverschillen vastgehouden en lokaal geïnfiltreerd. Met name voor de voeding van het Leeuwerbos en de Kathagerbeemden is dit van belang. Daarnaast wordt bij het Leeuwerbos de aanwezige regenwaterbuffers van het waterschap gecompenseerd. Op de voeding van de Kathagerbeemden wordt verderop in de beantwoorden ingegaan. □□In het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan is specifiek aandacht besteed aan het Bronnenbos Bovenste hof. In het afwateringsplan zijn een aantal specifieke maatregelen beschreven ter hoogte van het Bronnenbosje. Onder ander afwatering van de weg middels gesloten buizen en afzonderlijke infiltratiegreppels voor het water van het talud en bovengelegen hellingen. In het geohydrologisch onderzoek is onderzocht of de aanleg van de weg effect heeft op de waterhuishouding in de omgeving. Gezien de beperkte zettingen zal de doorlatendheid van de slechtdoorlatende lagen ten opzichte van de oorspronkelijke doorlatendheid nauwelijks of niet veranderen. Geconcludeerd kan worden dat door de diepe grondwaterstand en doordat de zettingen vrijwel geen invloed hebben op de doorlatendheid van de bodem de BPL geen invloed heeft op de grondwatersituatie in het Bronnenbos en omgeving. □□Voor de kruisingen met de Dentgenbacherbeek en de nabijgelegen natuurgebieden heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap roer en Overmaas, ook in het kader van de Watertoets voor het PIP. De basis voor de beekkruisingen is het rapport ‘kruisingen beeklopen’ uitgevoerd door Taken. Hierin zijn optimum en minimumvarianten uitgewerkt voor de beekloopkruisingen, welke zijn onderschreven door het waterschap en de provincie. Voor de kruising met de Dentgenbacherbeek is een aanvullende traject ingezet met het waterschap om de beste variant uit te werken, waarbij de orchideeënvelden worden ontzien, maar ook de aanwezige valput in de beek verwijderd kan worden .□□Met de verschillende maatregelen die worden genomen, blijft het intrekgebied en de grondwaterstroming gelijk. De BPL wordt hydrologisch neutraal gerealiseerd. □□Door het niet aansnijden van het grondwater en het niet aantasten van het intrekgebied treden geen negatieve effecten op ter plaatse van de natuurgebieden. Lokale effecten bij ter hoogte van het Tracé zijn niet volledig op voorhand uit te sluiten. Om deze reden wordt de monitoring ook gedurende de uitvoering doorgezet. □□ De waterparagraaf is tezamen met het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10796**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth concludeert dat er te weinig onderzoek is gedaan naar de verschillen in samenstelling van de bodem in het Geleenbeekdal. Van veel stoffen is het onduidelijk onder welke omstandigheden en in welke mate ze gebonden worden aan bodemdeeltjes, en in hoeverre de bodem verzadigd kan raken van dergelijke sloffen. Duidelijk is wel dat bepaalde stoffen, zoals nitraat- en chloridenionen gemakkelijk het grondwater en dus de Beemden, kunnen bereiken. Er zal veel meer onderzoek nodig zijn om inzicht te verkrijgen in de processen die hierbij betrokken zijn.
Antwoord:	Binnen het N2000 gebied van het Geleenbeekdal wordt het wegwater in gesloten buizen opgevangen en met een aantal zuievringsstappen vertraagd geloosd op de Geleenbeek. Beinvloeding van de bodem vindt op dit traject niet plaats. In de overige trajecten vindt gecontroleerde gezuiverde infiltratie plaats zoals beschreven in het afwateringsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10797**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat de ligging van kwel- en inftltratiegebieden onvoldoende bekend is en dat de relatie tussen het water dat in de Kathager Beemden opwelt, het (diepere) grondwater en het afstromende oppervlaktewater onvoldoende onderzocht is. Richting en snelheid van de grond waterstroming en de kwantiteit zijn ook geen onderwerp van onderzoek geweest. Dit gemis in de effect-evaluatie heeft als consequentie dat niet kan worden uitgesloten dat er geen significante negatieve effecten optreden. Gegevens in het basisrapport tracénota/MER-UVS buitenring Parkstad B258N zijn gebaseerd op een beleidsdocument en niet op basis van daadwerkelijke informatie uit het gebied over kwelafhankelijkheid op basis van hydro-ecologisch onderzoek.
Antwoord:	In het geohydrologisch onderzoek zijn de effecten van de BPL op de natuurgebieden onderzocht. In het ontwerp is ter plaatse van de kwetsbare natuurgebieden het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. De bodem en het grondwater worden niet aangesneden. Daarnaast zijn in het afwateringsplan voor de BPL aanvullende maatregelen genomen om de intrekgebieden te behouden en kwetsbare gebieden ontzien. Voor de voeding van de Kathagenbeemden zijn de navolgende maatregelen voorzien in het afwaterinsplan□□De oostelijke helling van het Geleenbeekdal is van belang voor de voeding van de Kathagenbeemden. In de huidige situatie is hier ook een droogdal aanwezig. Om de voeding van de Kathagenbeemden en het Geleenbeekdal in stand te houden zijn een aantal specifieke maatregelen voorzien die zijn uitgewerkt in het afwateringsplan (deelrapport 6b). De ligging van de bestaande droogdalen is gebaseerd op beleidsplannen van de provincie Limburg en het waterschap Roer en Overmaas. Om de voeding van de droogdalen te bepalen is gebruik gemaakt van bestaande hoogtekaarten. Door de hydroloog van het waterschap is aangegeven welk deel van het regenwater afstroomt via de helling en welk deel infiltreert. De BPL is deels geprojecteerd nabij het droogdal. Om overlast te voorkomen en de infiltratie minimaal gelijk te houden zijn de volgende specifieke maatregelen voorzien:□Aan weerszijden van de BPL zijn bergingssloten voorzien van 8,0 m breed langs de gehele helling. Deze sloten zijn tweemaal zo breed als de sloten op de rest van het traject. In deze sloten is voldoende berging aanwezig om het water van het volledige voedingsgebied van het droogdal op te vangen gedurende een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Hierdoor is meer berging aanwezig dan in de huidige situatie. Om ervoor te zorgen dat het water infiltreert in de bodem en niet grotendeels afstroomt naar de Geleenbeek, worden om de 20 tot 50 meter stuwschotten geplaatst. Deze houden het water vast. Alleen bij zeer extreme buien (> 10 jaar), vindt een vertraagde lediging plaats richting de Geleenbeek. Met deze maatregelen blijft de voeding van het grondwater in stand. □Om het wegwater op te vangen, zijn in de oksels van de afritten aanvullende retentie/infiltratievoorzieningen voorzien. Hier kan het gezuiverde wegwater infiltreren en bij extreme buien, vertraagd ledigen op de Geleenbeek.□Op de Geleenbeek zijn twee ledigingspunten voorzien, waar het regenwater bij extreme buien (T=10) vertraagd kan afstromen naar de Geleenbeek. Vanwege de stuwschotten is deze afvoer niet groter dan de landelijke afvoer in normale situaties□Bovenstaande aanpak voor de afvoer is in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap en akkoord bevonden.□□In het Geleenbeekdal is gekozen voor minimaal ruimtebeslag en een constructie met gewapende grond. Er is bij de keuze voor de constructie specifiek rekening gehouden met de beïnvloeding van grondwaterstromingen. Om deze reden worden er bijvoorbeeld geen damwanden toegepast. Gezien de beperkte zettingen treden geen blokkades op voor het lateraalstromende schijngrondwater. □□Met de verschillende maatregelen die worden genomen, blijft het intrekgebied en de grondwaterstroming gelijk. De BPL wordt hydrologisch neutraal gerealiseerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10798**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Blz 17 In het geohydrologische onderzoek (6C, p. 86) wordt de volgende omgang met het aantreffen van schijngrondwatersystemen tijdens de aanleg van de BPL aangegeven: "Wanneer tijdens de realisatie storende bodemlagen worden aangetroffen die schijngrondwaterstanden kunnen veroorzaken, dienen dezeontgraven/doorbroken te worden en vervangen te worden door goed doorlatend materiaal. Zo kunnen problemen met (grond)wateroverlast worden voorkomen. Hierbij mogen geen negatieve effecten op grondwaterafhankelijke natuur optreden," Op basis van deze aanpak constateren wij het volgende: o De initiatiefnemer van de weg laat zich op voorhand tijdens de aanleg verrassen door de aanwezigheid van schijngrondwatersystemen door het voorkomen hiervan in de milieu-effectrapportage niet adequaat te onderzoeken. Zie hiervoor ook de opmerkingen die gemaakt zijn ten aanzien van het geohydrologische onderzoek rond het bronnenbos bij Brunssum, het hellinghoogveen Breukberg en het hellinghoogveen Bouwberg (bijlage 8, 9 en 10). o Door deze slechte voorbereiding tijdens de milieu-effectrapportage en de ontwerpfase kan tijdens de aanleg van de BPL niet worden uitgesloten dat schijngrondwatersystemen worden doorgraven met negatieve effecten op grondwaterafhankelijke natuur. Eenmaal doorgraven zijn schijngrondwatersystemen niet of nauwelijks te herstellen. Verder zal er in de uitvoeringsfase ook tijdsdruk zitten in de omgang met zulke gebeurtenissen. De kans is groot dat doorgraven schijngrondwatersystemen meteen met zand worden opgevuld. Met de voorgestelde aanpak is het dus onmogelijk om negatieve effecten op grondwaterafhankelijke natuur te voorkomen. De bewering dat geen negatieve effecten op grondwaterafhankelijke natuur mogen optreden kan waarschijnlijk niet worden waargemaakt. o Omdat bij het geohydrologisch onderzoek niet de inzijggebieden van ondiepe schijngrondwatersystemen, die grondwaterafhankelijke natuurgebieden voeden, onderzocht zijn, kan tijdens de aanleg niet afgewogen worden welke schijngrondwatersystemen wel en welke niet van belang zijn voor natte natuur.
Antwoord:	De betreffende zin waar u naar verwijst in het geohydrologisch onderzoek heeft betrekking op de constructieve eisen voor de aanleg van de BPL. Voor de aanleg van de weg is voldoende ontwatering namelijk van belang. Voor de effecten op grondwaterafhankelijke natuur heeft in het onderzoek een andere benadering plaatsgevonden. Er is in het onderzoek specifiek gekeken welke natuurgebieden grondwaterafhankelijke zijn, hoe deze gevoed worden en of deze voeding door de BPL wordt verstoord. Vervolgens zijn maatregelen beschreven om deze verstoring tegen te gaan. Naast de uitgevoerde boringen, sondering en peilbuismetingen is het onderzoek ook gebaseerd op bestaande onderzoeken die bij de verschillende gebieden in het verleden zijn uitgevoerd. Een belangrijke maatregel is dat ter plaatse van kwetsbare gebieden het tracé verhoogd wordt uitgevoerd. Door de verhoogde ligging worden huidige slechtdoorlatende lagen niet doorsneden. Bij de verhoging worden technieken toegepast die de minste zettingen veroorzaken. Verderop in deze beantwoording is beschreven hoe specifiek wordt omgegaan met de bewaking van de waterkwaliteit van het afstromend wegwater en waarom is gekozen voor infiltratie. Specifiek bij de Breukberg en de Bouwberg is gekozen voor extra bodemverbetering onder de bergingssloten om de infiltratie te bevorderen. Deze bodemverbetering bestaat uit een halve meter dik grindpakket. In het dal van de Roode beek is ervoor gekozen om een drainerende werking te voorkomen door de bergingssloten met een dichte bodem uit te voeren. Dit ook om te voorkomen dat een drainerende werking ontstaat op het Hellingveen of de Roode beek. Omdat in het beekdal hoge grondwaterstanden aanwezig zijn, is het verlies aan infiltratie door het uitvoeren van de sloten met een dichte bodem minimaal. Het wegwater wordt vertraagd afgevoerd naar de regenwaterbuffer van het waterschap of de ‘vuilwatertak’van de Roode beek. Afvoer op de meanderende ‘schoonwater’ tak van de Roode beek vindt niet plaats. Uit onderzoek van het waterschap naar de eerdere omleggingen van de Roode beek is gebleken dat het drainerende effect op het Hellingveen klein is. Met name omdat het hellingveen overwegend wordt gevoed met regenwater en er storende ondiepe kleilagen aanwezig zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10799**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De stromingsrichting van het grondwater is in het basisrapport tracénota/MER-UVS buitenring Parkstad - B258N, p. 101. Dit betreft alleen die van eerste watervoerende pakket. Hierdoor ontstaat geen inzicht in ondiepere grond watersystemen op slecht-doorlatende lagen boven het eerste watervoerende pakket.□Over de stroming van het diepe grondwater is tegenspraak. De oostelijke helling bij de Kathager Beemden is gelegen tussen de Heerlerheide Breuk en de Benzenrade Breuk. Het dichtstbij gelegen is de Benzenrade Breuk. Deze breuken beïnvloeden de stromingsrichting van het grondwater. In Deelrapport 6c, Geohydrologisch onderzoek behorende bij het inpassingsplan BPL is zowel sprake van een noordwestelijke stroming van het grondwater als van een westelijke. Dit lijkt van weinig belang, maar in het ene geval stroomt het water naar de breuk toe. in het andere geval er vandaan (p. 15 en 31). Doordat het geheel op een te grote schaal bekeken is, ontbreekt er waarschijnlijk veel informatie. Er is geen sprake van twee breuken maar van twee breuksystemen met parallel- en zijbreuken (Geologische kaart van Zuid-Limburg en omgeving, Paleozoïcum, RGD, 1995; Geologische Atlas van de Diepe Ondergrond van Nederland, Toelichting bij Kaartblad XV Sittard - Maastricht, NITG-TNO, Utrecht, 1999). G rond waterstromen kunnen hierdoor lokaal anders gericht zijn dan die van de hoofdstroom. Er is geen geologisch onderzoek genoemd waaruit blijkt dat de stroming van het grondwater lokaal onderzocht is. De aangegeven richting waarin het water stroomt kan dan ook hooguit globaal genoemd worden. In het geohydrologisch model waarmee de verdrogingeffecten van de aanleg van de BPL op de Kathagerbeemden zijn onderzocht gebruikt men vermoedelijk juist de vereenvoudigde schematisalie van breuken (één breuk in plaats van een breuksysteem). □□De toegepaste schematisatie kan daardoor een grote invloed hebben gehad op de effectberekeningen. Door het ontbreken van een rapportage bij de stukken die ter inzage liggen, waarin de hydrologische modellering wordt verantwoord, is het niet mogelijk om binnen het tijdbestek van de inspraak de consequenties van de modelschematisatie op de effectberekeningen te achterhalen De diepte waarop het grondwater zich bevindt is wel onderzocht. Helaas duurde het onderzoek slechts één jaar waardoor de jaarlijkse variatie niet bekend is. Globaal is de uitkomst dat in de directe omgeving van de beek het grondwater dichtbij of aan de oppervlakte komt, er zijn zeer hoge grondwaterstanden geconstateerd. Op de hellingen zit het meters dieper. Dit onderzoek bevat te weinig meetpunten om recht te doen aan de vele op zicht geconstateerde verschillen, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de eerder genoemde bronnen en kwel op de helling bij de poel. Over de herkomst van het (diepere) grondwater is men vaag. "Het beekdal van de Geleenbeek bestaat uit beekdalafzettingen en verspoelde zandïge loss. waarin lokaal veenvorming heeft plaatsgevonden. Het dal wordt gevoed door regionaal opwellend grondwater afkomstig uit het onderliggende watervoerend pakket. De Benzenradebreuk, die in dit gebied is gelegen, heeft hier mogelijk een bijdrage in. Dit grondwater treedt hier doorgaans diffuus uit in kwelplekken. Bronnen komen in de dalvlakte weinig voor. Daarentegen liggen in een zone tot zo`n 10-15 meter boven de dalvlakte op de voet van de steile oostelijke helling tientallen bronnen" (6A, Waterparagraaf, p. 67). De ligging van kwel- en infïltratiegebieden wordt niet genoemd, ook is de relatie tussen de kwel- en infiltratiegebieden is niet benoemd. Hangwater in het lösspakket is slechts enkele malen waargenomen, terwijl het een veelvoorkomend fenomeen moet zijn. De plaatsen van infiltratie na de bouw van de BPL zijn niet in het wegontwerp opgenomen, bij de rotondes, aan- en toevoerwegen, op- en afritten, ontbreekt een begreppeling. Het IVN-Nuth is van mening dat de ligging van kwel- en infiltratiegebieden onvoldoende bekend is, evenals het onderscheid tussen het diepe en ondiepe grondwatersysteem en dat de relatie tussen het water dat in de Kathager Heemden opwelt, het (diepere) grondwater en het afstromende oppervlaktewater onvoldoende onderzocht is.□Richting en snelheid van de grondwaterstroming en de kwantiteit is ook geen onderwerp van onderzoek geweest. Dit gemis in de effect-evaluatie heeft als consequentie dat niet kan worden uitgesloten dat er geen significante negatieve effecten optreden.□
Antwoord:	In uw zienswijze geeft u aan dat er sprake is van een tegenstrijdigheid in de beschrijving van de grondwaterstromingsrichting. De zienswijze is op dit onderdeel gegrond, de rapportage zal worden aangepast. □□U geeft aan dat de grondwaterstandsmonitoring slecht 1 jaar heeft geduurd. De provincie Limburg zal de grondwaterstandsmonitoring voortzetten. □□Geohydrologische modellering□Het geohydrologische onderzoek voor de Buitenring is gedegen uitgevoerd, aan de hand van het model Groundwater Vistas 5 (MODFLOW). Daarbij is gebruik gemaakt van zoveel mogelijk peilbuizen in de directe

nabijheid van het tracé en in de hydrologisch kwetsbare gebieden. De grondwaterstandgegevens van deze peilbuizen en de daarop uitgevoerde modelberekeningen zijn voldoende om goed onderbouwde uitspraken te doen over de effecten van het tracé op de kwetsbare grondwaterstandsafhankelijke natuurwaarden in het gebied. De uitgevoerde modelstudie geeft aan dat door de verhoogde ligging van de weg er geen effect is op grondwater. Dit betreft grondwaterstanden maar ook stroming en richting. Een verdere detaillering van de berekeningen zal een gelijkblijvend resultaat geven namelijk dat door aanleg van de weg boven de grondwaterstanden er geen effect is op de grondwater standen, stroming en stromingsrichting. De invloed van de weg zal bestaan uit een lokale wijziging in het infiltratiepatroon, waarbij het regenwater via de sloten infiltreert. Doordat hiermee oppervlakkige afstroming wordt voorkomen zal er mogelijk een kleine toename in infiltratie en een afname in oppervlakkige afstroming zijn. In de onverzadigde zone zal dit water zijn weg zoeken waarbij er spreiding door heterogeniteit in de bodem en capillaire werking zal optreden. Een netto effect op de grondwateraanvulling, en daarmee op de infiltratie en kwelgebieden zal er niet zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01611-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10800

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het geohydroloigch onderzoek en waterparagraaf zijn de effecten van de weg op de omgeving onderzocht. Uit de analyse blijkt dat door de minimale zettingen, de hoge ligging en de infiltratie greppels de BPL hydrologisch neutraal wordt aangelegd. Effecten op intrekgebied, blokkering van grondwaterstroming, verdroging is geen sprake. Nader onderzoek naar de hydrologie van de natuurgebieden is niet vereist.
Antwoord:	De waterparagraaf is tezamen met het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10801**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In de zienswijze komen een aantal opmerkingen naar voren over de bewaking van de waterkwaliteit en de effecten van de afwatering op de afwatering. Hierop kunnen wij het volgende aangeven:
Antwoord:	De uitwerking van de afwatering is gebaseerd op geldende landelijke beleidslijnen en specifiek beleid van het waterschap. Het afwateringsplan is akkoord bevonden door het waterschap in het kader van de Watertoets. Voor de verwerking van afstromend wegwater zijn verschillende mogelijkheden. Voor dit plan is de trits uit het Nationaal Bestuursakkoord Water: Infiltreren, bergen, afvoeren aangehouden. Waarbij de voorkeur allereerst uitgaat naar infiltratie boven bergen of direct afvoeren. Vanwege het lage CZV en nitraat gehalte, relatief grotere hoeveelheden schoon water en mogelijke extra belasting van rioleringstelsel is afvoer via riolering naar RWZI's geen optie. Ook door het waterschap is aangegeven dat afvoer naar de RWZI's, maar ook diepte-infiltratie naar diepere grindlagen niet mogelijk is.□□De infiltratie van afstromend wegwater in de bodem is de beste wijze om verspreiding van stoffen zoveel mogelijk te beperken. Wanneer de bermbodem een voldoende bindend vermogen heeft zullen de hierin geïnfiltreerde verontreinigingen in de bovenste centimeters worden vastgehouden. Deze laag kan, wanneer de verontreinigingsgraad een bepaald niveau heeft bereikt, worden verwijderd en gecontroleerd worden afgevoerd. Bovendien hebben in de bovenste zuurstofrijke bodemlaag veel organische verontreinigingen, zoals PAK's, de tijd om te degraderen tot niet-schadelijke componenten. Tenslotte draagt het infiltreren van wegwater bij aan het aanvullen van de grondwatervoorraad en dus aan de verdrogingsbestrijding. □□De maatregelen die worden genomen om de waterkwaliteit te bewaken zijn gebaseerd op het rapport 'Afstromend wegwater' van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). Dit rapport geldt als belangrijkste richtlijn in Nederland over hoe om te gaan met afstromend wegwater bij snelwegen en provinciale wegen. Dit rapport wordt ook door het waterschap gebruikt als toetsing. De maatregelen die zijn voorzien komen overeen met maatregelen die in het rapport van het CIW worden voorgeschreven voor 'autosnelwegen met aanvullende maatregelen bij toenemende kwetsbaarheid van het gebied'. Er is bij de verschillende maatregelen dus reeds rekening gehouden met een grote verkeersbelasting en aanwezigheid van kwetsbare gebieden. Concreet worden de volgende maatregelen voorzien:□Geluidsreducerend asfalt; hierop worden reeds een aantal verontreinigingen vastgelegd.□Wegmeubilair van niet-uitloogbare materialen.□Grondverbetering onder sloten en in de bermen met toevoeging van lutum en organische stof voor het binden van metalen.□Brede bermen voor het binden van verontreinigingen en omzetting van PAK's en minerale oliën.□Bezinking en bodempassage in de droogvallende bergingssloten.□Compartimentering van sloten voor calamiteiten en extra bezinking.□Ledigingen op oppervlaktewater bij extreme buien die eens in de 10-100 jaar voorkomen vinden alleen op plaats op niet-kwetsbare beken of regenwaterbuffers die door het waterschap zijn aangegeven. □Afvoer via gesloten buizen of sloten met dichte bodem in de meest kwetsbare gebieden.□Een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen is in opgenomen in het afwateringsplan (rapport 6b)□□Uit onderzoeken in de praktijk, die in het verleden zijn uitgevoerd, blijkt dat de verontreinigingen bij de sterkst vervuilende snelwegen met een DAB-wegdek beperkt blijft tot de bovenste 0 tot 30-40 cm van de bodem en (exceptioneel) afneemt met de afstand. De kwaliteit van de bodem op circa 10 meter van de weg is van dezelfde orde als op circa 200 meter afstand. Ook is geconstateerd dat overschrijding van de streefwaarden in de bodem pas vele jaren na openstelling van de weg plaatsvindt. In het grondwater zijn in deze onderzoeken nergens overschrijdingen van de streefwaarden waargenomen.□□Om daadwerkelijk te garanderen dat er geen verontreinigingen naar de ondergrond doorslaan maakt monitoring een belangrijk onderdeel uit van het beheer en onderhoud. Nabij kwetsbare gebieden is de monitoringsfrequentie hoger. Bij geconstateerde verontreinigingen zal de humeuze bovenaalg worden afgegraven en vervangen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10802**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat door het ontbreken van belangrijke onderzoeksgegevens het niet mogelijk is als gevolg van de verontreinigende stoffen uit de lucht, uit te sluiten dat er geen significante gevolgen in de Natura 2000 gebieden te verwachten zijn. Vanwege de te verwachten extra bijdrage van stikstofoxiden door het verkeer is het IVN-Nuth van mening dat er alsnog een ADC-toets uitgevoerd moet worden.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. In de definitieve Passende Beoordelingen, gebaseerd op de meest recente gegevens, wordt (opnieuw) geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10803**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat een toename van de verlichting in de omgeving van de natuurgebieden Geleenbeekdal (en andere) invloed zal hebben of de aanwezige fauna.
Antwoord:	De BPL wordt met uitzondering van de verkeersknooppunten onverlicht uitgevoerd. Bij de relevante faunapassages zijn ontwerpeisen opgenomen met betrekking tot het beperken van eventuele verlichting. Daar waar wel verlichting wordt toegepast op het traject van de BPL worden lichtafschermende armatuur gebruikt. Ter plaatse van het Geleenbeekdal zal de situatie na de aanleg van de BPL zelfs verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verlichting wordt namelijk vervangen door lichtafschermende armatuur of verwijderd.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10804**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth is van mening dat plannen met zo weinig informatie niet te beoordelen zijn en dat het daarom ook niet mogelijk is na te gaan of er significante negatieve effecten kunnen ontstaan tijdens de bouw van het kunstwerk over de Geleenbeek.
Antwoord:	Er is voldoende informatie aanwezig om de mogelijke effecten op natuurwaarden te kunnen beoordelen. De conclusies met onderliggende onderzoeken worden getoetst door de Bevoegde gezagen tijdens de uitvoeringsfase.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10805**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth wijst de aanleg van een tijdelijke weg in traject C door het Natura 2000-gebied af vanwege het grote risico op significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied en omdat er goede mogelijkheden zijn het verkeer om te leiden tijdens de aanleg van de BPL.
Antwoord:	Tijdens de bouw blijven de huidige twee rijstroken in gebruik. De weg zal in faseringstappen worden omgelegd, binnen de werkgrens. Dit zal niet leiden tot een extra ruimtebeslag of ander effect op het Natura 2000-gebied. Hier is bij de Passende Beoordeling rekenening mee gehouden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01611-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10806**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	IVN Nuth , Koningsgraven 29 6363BD te Wijnandsrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het IVN-Nuth vindt bij de kruising van de BPL met de Geleenbeek een ruime, robuuste passage nodig, bijvoorbeeld 75 meter, zodat het versnipperende effect van de weg zoveel mogelijk wordt tegengegaan.
Antwoord:	De voorliggende optimumvariant is al een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Deze optimumvariant heeft de instemming van het Waterschap Roer & Overmaas en voldoet in ruime mate aan gangbare ecologische vereisten: ontsnippering wordt met het voorgestelde kunstwerk voldoende tegengegaan□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10808**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Omdat Natuurmonumenten in de voorfase slechts zeer beperkt inbreng heeft kunnen leveren, geeft Natuurmonumenten een uitgebreide toelichting in deze zienswijze.
Antwoord:	Er is met Natuurmonumenten meermaals contact/overleg geweest.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10809**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit de achtereenvolgende documenten m.b.t. de BPL blijkt dat de probleemstellingen en daaraan gekoppelde doelen sinds 2000 aan wijzigingen onderhevig zijn geweest. Dit impliceert dat eerdere MER studies niet op de thans voorliggende voorstellen, waarin sprake is van een verbreding van de doelen, betrekking hebben gehad.□□Natuurmonument verzoekt de provincie om, op basis van de meest actuele inzichten m.b.t. de demografische ontwikkelingen in Parkstad Limburg, voor de verbrede probleem- en doelstellingen oplossingsmogelijkheden te onderzoeken en de conclusies en onderbouwingen hiervan door de commissie MER te laten toetsen.□
Antwoord:	Omdat de hele planprocedure een traject is dat vele jaren heeft geduurd en in die jaren uitgangspunten en aannames gewijzigd (kunnen) zijn is besloten om door ECORYS Nederland BV een toetsing op doelbereik en een MKBA te laten uitvoeren. Bij het onderzoek is de toekomstsituatie met Buitenring afgezet tegen een toekomstsituatie zonder Buitenring. Dit onderzoek is gereed gekomen in juni 2010 en heeft bij het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegen.□Uit dit rapport blijkt dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de Provincie Limburg met de verbinding nastreeft. De Buitenring verbetert de verkeersstructuur en de bereikbaarheid zowel intern als extern. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid in het gebied, zoals afname van emissies, minder geluidhinder, meer verkeersveiligheid en een barrièrewerking in de woonkernen. Daarnaast resulteert de Buitenring ook in een beter ondernemingsklimaat en in meer arbeidsplaatsen. Alleen ten aanzien van het doel versterking van de toeristische en recreatieve sector lijken de effecten beperkt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10810**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuurmonumenten vraagt of de voorkeursvariant de enige oplossing is die aan de doelstellingen tegemoet komt, of dat met niet door u onderzochte oplossingen zoals het stimuleren van het openbaar vervoer, betere aansluitingen op internationale treinverbindingen en aanpassingen aan het bestaand wegennet niet evenzeer een vergelijkbaar deelresultaat kan worden bereikt?
Antwoord:	De onderzoeken gaan uit van de nieuwste prognoses op het gebied van krimp, waardoor de onderzoeken een reëel beeld laten zien het bereiken van de doelstellingen. Juist vanwege de verscheidenheid aan doelstellingen welke met de Buitenring worden behaald - zoals blijkt uit deelrapport 3 “Toetsing doelbereik en MKBA” - is de aanleg van de Buitenring noodzakelijk. Andere oplossing als betere scholing, aanpassingen bestaand wegennet, stimuleren OV hebben niet als resultaat dat alle doelstellingen worden gehaald. Zo zal loopbaanbegeleiding niet bijdragen aan verbetering van de verkeersstructuur. Aanpassing van het bestaande wegennet (ook wel het 0+ alternatief) is niet voldoende. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □Een ander blijkt ook uit het rapport “Verkeerskundige effecten van het nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg”zoals opgesteld door DHV.□□De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10811**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Onderzoeksdata na verstrijken inspraaktermijn gereed;□Een aantal onderzoeken zal pas na het verstrijken van de inspraaktermijn afgerond zijn. Hierdoor wordt Natuurmonumenten de mogelijkheid ontnomen haar zienswijze over de onderzoeksresultaten van deze nog niet afgeronde onderzoeken formeel kenbaar te maken. Ook is Provinciale Staten hierdoor niet in de gelegenheid de mogelijkheid om op basis van alle zienswijzen, gebaseerd op alle van belang zijnde informatie, een weloverwogen besluit te nemen. Wij verzoeken het college van GS om, voorafgaand aan de besluitvorming door Provinciale Staten, onze vereniging in de gelegenheid te stellen haar zienswijze over de ontbrekende documenten en rapporten formeel kenbaar te kunnen maken. Ook verzoeken wij de provincie het inpassingsplan en de Tracénota`s door de ministeries van LNV en VROM te laten toetsen in verband met het in het geding zijn van rijksbelangen (N2000, EHS en Nationaal Landschap, afwijken van het in het MER onderzochte MMA) m.b.t. het PIP en de Tracénota`s te kunnen leveren.□
Antwoord:	Het klopt dat een aantal onderzoeken nog ter inzage liggen. Wanneer dit gebeurt bij de publicatie van het vastgestelde inpassingsplan dan kan een ieder hierop reageren door middel van het instellen van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De conclusies van de aangepaste rapporten bevestigen overigens de juistheid van het eerdere onderzoek. Provinciale Staten worden volledig geïnformeerd omdat de informatie van de onderzoeken bij de stukken van het inpassingsplan worden gevoegd, zodat deze kunnen worden besproken tijdens de behandeling van het plan in de PS-vergadering.□Alle procedurestukken (ontwerp-inpassingsplan, tracénota's, MER'ren) zijn naar de wettelijke adviseurs gestuurd om ons te adviseren. Hierop hebben de ministeries van LNV en VROM een gezamenlijke reactie gestuurd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10812**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In onze zienswijze van 14 juli 2008 geeft Natuurmonumenten aan dat in de Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg de verkeerskundige nut en noodzaak van een 2x2 baans Buitenring niet werd aangetoond. Deze conclusie is mede gebaseerd op de resultaten van een contra-expertise die door bureau Witteveen+Bos in opdracht van onze vereniging werd uitgevoerd (30-06-08). Op ons schriftelijk verzoek om gezamenlijk een aanvullend onderzoek uit te voeren naar de verkeerstechnische nut en noodzaak van de door de provincie beoogde 2x2 variant, werd door het college van GS afwijzend gereageerd. De hiervoor genoemde contacten tussen onze vereniging en de provincie kunnen ons inziens niet beschouwd worden als een zorgvuldig vooroverleg zoals door de Commissie Elverding bedoeld.
Antwoord:	In de hele planfase zijn diverse varianten bekeken (waaronder gedeelte 2x2-baans, gedeelte 2x1-baans). In het hierboven aangehaalde rapport van ECORYS staat beschreven dat de voorliggende variant van de Buitenring, dus met een 2x2-baans weg, voor de beoogde doelstelling het beste is.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10813**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het College van GS heeft ervoor gekozen om het bevoegde gezag (PS) geen besluit te laten nemen over haar voorkeursvariant. Daardoor bezit de bestuurlijke voorkeursvariant geen formele status als tracé of als gekozen variant (Concrete Beleids Beslissing / CBB). De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ons inziens dan ook ten onrechte als referentiekader gebruikt. Al de genoemde verbeteringen voortvloeiend uit de optimalisaties van het voorkeursalternatief dienen volgens ons alsnog getoetst te worden aan de referentiesituatie dan wel aan de autonome ontwikkeling.
Antwoord:	PS zullen met de vaststelling van het Provinciaal Inpassingsplan ook een besluit over het tracé van de Buitenring nemen. De uitgevoerde studies, waaronder de Tracénota-MER, vormen daarvoor de onderbouwing. Terecht wordt opgemerkt dat het tussentijds (medio 2008) door GS ingenomen bestuurlijk standpunt over het voorkeurstracé geen formele status als (ontwerp) tracébesluit heeft. Een status als concrete beleidsbeslissing (CBB) van dat standpunt is al helemaal niet aan de orde. Met de inwerkingtreding van de nieuwe Wro op 1 juli 2008 is het instrument CBB komen te vervallen. De Provincie kiest met de inzet van het nieuwe instrument 'Provinciaal inpassingplan' wel heel nadrukkelijk voor een instrument dat een snelle en samenhangende doorwerking van provinciale belangen mogelijk maakt. Onduidelijk is waarop inspreker baseert dat de bestuurlijke voorkeursvariant als referentiekader gebruikt wordt. In de Tracénota-MER is juist de huidige situatie met autonome ontwikkeling het referentiekader. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10814**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Volgens Natuurmonumenten wordt de methodiek van de Ladder van Verdaas respectievelijk het provinciale beleid inzake de 3 B`s uit het PWP te kort gedaan. Om prioriteiten in de oplossingen van het mobiliteitsvraagstuk van Parkstad Limburg aan te brengen, verzoeken wij de provincie om de methodiek van Ladder van Verdaas alsmede het PWP alsnog en in volledigheid toe te passen.
Antwoord:	Nut en noodzaak van de BPL moet volgens Natuurmonumenten in het perspectief van de Ladder van Verdaas/PWP worden aangetoond. In verband met verbreding van doelstellingen, kunnen de navolgende invalshoeken worden onderscheiden. Ook de Commissie MER is van mening dat de nadere onderbouwing voor het gehele project van de Buitenring, inclusief de aansluiting Nuth, in de tweede aanvulling op het MER BPL dient plaats te vinden.□In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten - beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. In het rapport is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10815**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	MKBA -Natuurmonumenten vindt het doel van de MKBA duidelijk is, m.a.w. wat beoogd het MKBA? Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de gestelde doelen en geen alternatieve investeringsmogelijkheden zijn onderzocht, behoeft de investering nog niet noodzakelijk te zijn. -Het MKBA maakt een vergelijking met andere varianten, hierbij zijn geen berekeningen aan de andere varianten uitgevoerd, maar de conclusie is enkele gebaseerd op aannames. Een vergelijking met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, de enige echte vergelijking, is niet gemaakt. Noch is er gekeken naar mogelijkheden die wel aan de doelstellingen tegemoet zouden komen en misschien meer dan 180 arbeidsplaatsen opleveren. -Naar aanleiding van de efficiencyberekening (zie ook bijlage 2 van de brief): -Geef een gespecificeerd overzicht naar kosten per thema en daarbij de financiële onderbouwing en dekking vanuit de diverse overheden. -Reken ook een variant door met kleine goedkope (verkeersmanagement) maatregelen, om te bezien hoe deze scoort; -Vervang de nu in rekening gebrachte recreatiereistijdbaten, die betrekking hebben op kortere reistijden voor met name trips buiten de spits, door recreatiereistijdbaten die betrekking hebben op minder recreatiefiles op piekmomenten; -Bereken met een indirect-effecten-model zoals RAEM of en in hoeverre er indirecte effecten optreden; -Bereken de reistijdbaten bij een negatieve groei van het aantfll arbeidsplaatsen; -Voeg de kosten van wettelijk verplichte compensatie/mitigatiemaatregelen toe; -Reken een variant zonder de B258n en zonder aansluiting bij Nuth door; -Reken andere economische groeiscenario`s door en let daarbij met name op het vrachtverkeer. -In het MKBA is wel een vergelijk gemaakt met niet nader onderzochte varianten. Een vergelijk enkele gebaseerd op aannames. Wij verzoeken GS aan te geven op basis van welke waarden/referentiekader de beschreven effecten zijn bepaald.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst: -Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft? -Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering? ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. In de zienswijze wordt gesuggereerd dat de doelen van de Buitenring via minder ingrijpende verkeersmaatregelen (via bijvoorbeeld optimalisatie van het bestaande wegennet) gerealiseerd kunnen worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10816**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen we naar Bijlage 1. Mobiliteit / Verkeer. In de brief heeft Natuurmonumenten de volgende vragen:□-In de aanvulling op het MER wordt gesteld dat er met de meest recente cijfers is gerekend. De van u ontvangen gegevens (zie schriftelijk verzoek aan het college van GS van 5 november 2009) blijken niet de meest recente gegevens van dat moment te zijn. In de van u ontvangen gegevens ligt het toekomstige bevolkingsaantal 6% hoger dan de bevolkings-prognose van het ETIL (januari 2008). Ook in diverse van uw publicaties wordt gesteld dat er gerekend is met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 (225.895 inwoners in 2025)); dit blijkt echter niet het geval te zijn. Het toegepaste verkeersmodel gaat namelijk uit van 240.896 inwoners. De beroepsbevolking neemt in de periode 2004-2025 met ongeveer 25% af. Waarop is de invoer in het verkeersmodel dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen gebaseerd?□
Antwoord:	Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het verkeersmodel Parkstad Limburg aangepast. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zijn als uitgangspunt de inwonersaantallen en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario gehanteerd. De Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) die is gehanteerd voor het verkeersmodel Parkstad Limburg maakt onderscheid in een aantal scenario`s (hoog, midden, laag). De scenario`s zijn gebaseerd op variatie in de aannames t.a.v. migratie. Voor een meer gedetailleerde beschrijving wordt verwezen naar de rapportage behorende bij de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008). Voor het verkeersmodel Parkstad Limburg is gekozen voor het hoge scenario zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge (ruimte) voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10817**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4a) behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is met een vernieuwd model gerekend. Hierin worden alleen de autonome situatie en voorkeursvariant met elkaar vergeleken. Opvallend is dat in deze berekening slechts twee knelpunten worden opgelost, die merkwaardigerwijs niet in eerdere studies genoemd zijn. Gezien de verwachtingen inzake bevolkingskrimp en mobiliteit is het sterk de vraag of de gehanteerde verkeersmodellen, waarin autonome groei van verkeer is verdisconteerd, wel toepasbaar zijn in een krimp regio. Dit wordt te meer bevestigd door onze analyse van de verkeersmodellen, waaruit blijkt dat de toename van de mobiliteit (lees intensiteit en kilometers) te wijten is aan het opgelegde om rijden. Ook de Commissie m.e.r. acht niet uitgesloten dat een minder ingrijpend alternatief onder deze omstandigheden een reële oplossing zou kunnen vormen.
Antwoord:	Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses. Bij het maken van de prognose is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario. Daarnaast is rekening gehouden met een autonome mobiliteitsontwikkeling (gebaseerd op gegevens uit het NRM), zodat met de factoren die niet rechtstreeks door het verkeersmodel Parkstad Limburg verklaard kunnen worden ook rekening wordt gehouden. In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10818**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op basis van onderzoek van het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) blijkt dat de laatste jaren de trend van toename van de verplaatsingsafstanden aan het afvlakken is. Het lijkt aannemelijk dat de gemiddelde reistijd in de toekomst niet meer zal toenemen waardoor binnen Parkstad de autonome situatie vergelijkbaar wordt met de huidige situatie.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeersintensiteit gemaakt. Deze prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. De verklarende factoren samen bepalen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10819**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit de minimale reistijdwinsten (absolute waarden van 3 tot 5 minuten) blijkt duidelijk dat er met de voorgestelde Buitenring geen sprake is van substantiële verbeteringen. Wij zijn van mening dat een 0+ variant of verbetervariant met aanpak van de huidige kruispuntknelpunten en dynamisch verkeersmanagement zal leiden tot een betere oplossing van de door u "geschetste" verkeerstechnische problemen.
Antwoord:	In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen aan te pakken. In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10820**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In alle berekeningen wordt de aanleg van de B258n meegenomen a!s een reeds vaststaand gegeven. Recente berichten uit Duitsland geven aan dat het hoogst onzeker is of de B258n überhaupt wordt aangelegd. Dit wordt ook nog eens gemeld in de brief van het ministerie van VROM inspectie zuid (deze brief maakt deel uit van de ter inzage liggende documenten). Wij verzoeken GS ook een BPL-variant zónder de B258n door te rekenen. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name van het gemeentebestuur van Aken, ons inziens ook niet te verwachten.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10821

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het PIP en alle ter inzage liggende documenten is geen vergelijking gemaakt met de huidige situatie en de mogelijke autonome ontwikkeling. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ons inziens ten onrechte als referentiekader gebruikt. Al de genoemde verbeteringen voortvloeiend uit de optimalisaties van het voorkeursalternatief dienen volgens ons alsnog getoetst te worden aan de huidige situatie en de daarop gebaseerde autonome ontwikkeling. Conform het advies van de commissie MER, verzoeken we GS om de autonome ontwikkeling gebaseerd op de huidige situatie als referentiekader te nemen.
Antwoord:	De cie m.e.r. geeft in adviesrichtlijnen de 0+ alternatief als referentie voor lucht en geluid. In het MER fase 2 is het jaar 2025 zonder BPL, rekening houdend met andere vastgestelde plannen als referentiesituatie gehanteerd. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling zijn dus als uitgangspunt gehanteerd voor de referentiesituatie. Dit is conform de adviesrichtlijnen van de Commissie m.e.r., waarin het volgende is geadviseerd:“Omdat de Buitenring nog niet formeel-juridisch is vastgelegd is de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de Buitenring en de aansluiting Nuth worden gerealiseerd. De milieueffecten en doelbereik van de alternatieven moeten hiermee worden vergeleken”Daarnaast is door de Commissie MER geadviseerd om de alternatieven niet alleen met de referentiesituatie te vergelijken, maar ook met de situatie waarin de Buitenring is gerealiseerd. Dit is een zogenaamd nulplusalternatief, de meest sobere aansluiting van de BPL op de A76, zoals beschreven in het (2e fase) MER voor de BPL. Het nulplusalternatief is geen alternatief dat in de Tracenota/MER is beoordeeld, maar dient puur ter vergelijking om de effecten voor de aspecten van verkeer, geluid en luchtkwaliteit bij relatie van de BPL in beeld te brengen.De Cie. m.e.r. heeft daarnaast in haar toetsingsadvies op het MER en de aanvulling daarop (o.a.) het volgende geadviseerd: “De Commissie adviseert bij de uitwerking van het Inpassingsplan na te gaan of de milieugevolgen van het uiteindelijk gekozen tracé (inclusief vormgeving) kunnen afwijken van de gevolgen zoals beschreven in het MER. In dat geval dienen die milieugevolgen in de tweede aanvulling te worden beschreven.”In de 2e aanvulling op het MER is voor de optimalisaties middels een verschillenanalyse op deze opmerking van de Cie. MER ingegaan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10822

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Voor de passende beoordeling is in het kader van Natura2000 uitgegaan van de huidige situatie als referentie. Omdat de Brunssummerheide in 1995 in het kader van de Natuurbeschermingswet is aangewezen als beschermd natuurmonument, dient dat jaar als referentie genomen te worden. Voor de Kathagerbeemden geldt als referentiejaar 1990.
Antwoord:	In de Passende beoordelingen wordt onderzocht of de BPL vergunbaar is op grond van de geldende wet- en regelgeving. Hierbij zijn ook de wijzigingen die in de Natuurbeschermingswet 1998 zijn doorgevoerd ten gevolge van de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet meegenomen (deze zijn inmiddels opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998). De referentiesituaties zoals voortvloeiende uit die geldende wet- en regelgeving zijn hierbij gehanteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10823**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bij de effectbeschrijving en -beoordeling is niet duidelijk of ook getoetst is aan de doelen van de aanwijzing tot beschermd natuurmonument. Het gaat met name om de aantasting van natuurlijke kenmerken. De opmerkingen over soorten die wel genoemd zijn in de aanwijzing tot beschermd natuurmonument, maar niet voorkomen in het N2000-instandhoudingsdoelstellingen roepen vragen op. Gesteld wordt dat er slechts sprake is van indirecte bescherming. Onduidelijk wat hiermee wordt bedoeld en hoe deze bescherming er dan uitziet.
Antwoord:	Voor deze zienswijze willen we graag verwijzen naar de beantwoording op zienswijze 1 en de twee Passende beoordelingen. Hieruit blijkt dat ook getoetst en beoordeeld is aan de status van Beschermde natuurmonument. De soorten die in dit kader beschermd zijn, zijn meegenomen als kenmerkende soort van de betreffende habitattypen. Dit wordt toegelicht in de genoemde documenten. In de effectbeschrijving en beoordeling wordt duidelijk hoe dit beoordelingskader wordt toegepast.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10824**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Tracénota/ MER verwoordt geen verbeterdoelstellingen en herstelpotenties voor de Natura2000-gebieden maar bekijkt alleen of er achteruitgang optreedt. De effecten van de verschillende alternatieve tracés op aantasting van de verbeterpotenties blijven als gevolg daarvan geheel buiten beeld.
Antwoord:	Het doel van de passende beoordeling is de effecten van de ingreep te toetsen aan de instandhoudingsdoelen van de kwalificerende soorten en habitattypen waarvoor het betreffende Natura 2000-gebied is aangewezen. Uitgangspunt daarbij is dat de staat van instandhouding van het habitattype niet wordt aangetast. Voor een aantal habitattypen gelden inderdaad verbeteringsdoelstellingen. Aan die doelstellingen is in alle gevallen getoetst. In de meeste gevallen worden effecten op verbeterdoelstellingen en herstelpotenties veroorzaakt door een verandering in de abiotische omstandigheden. Een voorbeeld hiervan is het mogelijke effect op verdroging als gevolg van een toename van het verharde oppervlak door de BPL. In de passende beoordeling is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om verdroging (en daarmee effecten op de herstelpotenties) te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10825**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ingrijpen in de EHS waarden zijn enkel en alleen toegestaan indien nut en noodzaak vanuit een groot maatschappelijk belang is aangetoond en er geen alternatieven, ook niet-infrastructurele voorzieningen, aanwezig zijn. Nut en noodzaak zijn in onze ogen nog niet aangetoond en mogelijke alternatieven niet toereikend onderzocht. Het toetsingskader van de EHS is ons inziens niet correct toegepast. In plaats van de mogelijke aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken, de actuele- en potentiële waarden te beschrijven wordt direct overgegaan tot mitigerende en compenserende maatregelen. Ook hier geldt eerst de toepassing van het nee-tenzij regime. Waarbij alternatieven ook niet-infrastructurele voorzieningen kunnen zijn.
Antwoord:	Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt toegelicht in het memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten:□-□MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen;□-□MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief.□ Bovendien is er een aparte rapportage “Nut en noodzaak van de BPL” opgesteld, die als □ bijlage bij het provinciaal inpassingsplan is gevoegd en waar in de tweede aanvulling op het □ MER naar verwezen wordt.□□In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld.□□Overigens zal ter verduidelijking in de toelichting van het Inpassingsplan een uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt nogmaals dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10826

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Provinciale Ontwikkelzone Groen (POG) grenst vaak aan en versterkt de EHS. De POG kent een planologische bescherming. Dat wil zeggen dat ook in deze zone bepaalde ontwikkelingen niet zomaar mogelijk zijn. Ook mogelijke aantastingen van de Provinciale Ontwikkelzone Groen (POG) door de buitenring dienen voorkomen dan wel gemitigeerd of gecompenseerd te worden.
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Voor de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Daarbij zijn behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. In de alternatieven afwegingen die zowel in MER fase 1 als MER fase 2 hebben plaatsgevonden, zijn de effecten op de POG (naast EHS en Natura 2000) expliciet meegenomen. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden van de Provincie Limburg gehanteerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10827

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Alternatieven□Buiten corridor ook tracés onderzoeken□Het college van GS gaat er nog steeds vanuit dat de corridor voor de BPL stoelt op een Concrete Beleidsbeslissing (CBB) en dus een vaststaand feit is. De commissie m.e.r. geeft in haar advies aan GS nadrukkelijk aan dat dit niet het geval is.□De door de provincie overgenomen m.e.r.-adviezen hadden als doel om te onderzoeken of er ook oplossingen buiten de corridor mogelijk zijn en nog meegenomen moeten worden. Bij het bepalen van de uiteindelijke oplossing mag de corridor dus niet als een beperking gezien worden voor het onderzoeken van bijvoorbeeld een alternatief, gebaseerd op het□bestaande wegennet (zgn. 0+variant). Wij verzoeken GS ook alternatieve varianten en mogelijkheden die buiten de corridor vallen te onderzoeken.□
Antwoord:	In het MER Nuth is in het hoofdstuk alternatieven een paragraaf opgenomen over alternatieven buiten de corridor.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10828**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Alternatief passend bij nut en noodzaak□Ook stelt deze commissie heel duidelijk dat het college van GS eerst de nut en noodzaak dienen te onderbouwen om daarna te bezien of het beoogde voorkeursalternatief hierbij nog passend is. GS heeft ook dit advies van de commissie MER overgenomen.□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□□-□Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□-□Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10829

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ontkoppeling aansluiting Nuth□De aansluiting Nuth is weliswaar al geruime tijd een knelpunt maar wordt nu aangepakt met een buitenproportionele oplossing. De beoogde turbo rotonde met aan- en afvoerwegen vormt een grote bedreiging voor de EHS, het N2000 gebied Geleenbeekdal/Kathagerbroek en de ecologische verbindingszone tussen Nuth en Spaubeek richting Schinnen. Deze lokatie is de enige nog resterende open ruimte en kansrijke zone voor uitwisseling van (N2000) soorten die vanuit het Zuid-Limburgse Heuvelland en België naar het noorden v.v. migreren (mede in relatie tot klimaatveranderingen).□□GS stelt dat de Buitenring niet zonder de beoogde aansluiting Nuth kan functioneren. Een nieuwe aansluiting Nuth kan volgens ons wel degelijk zonder de beoogde 2x2 baans Buitenring functioneren.□□Indien de Buitenring geen doorgang vindt, blokkeert u, door de dossiers van de BPL en de aansluiting Nuth aan elkaar te koppelen, een door alle partijen gewenste oplossing voor een adequate aansluiting van het wegenstelsel in Nuth op de A76.□□Wij stellen voor om beide dossiers (Buitenring en Aansluiting Nuth) te ontkoppelen. De aansluiting Nuth zodanig te construeren dat recht gedaan wordt aan de hiervoor geschikte ecologische verbindingen.□
Antwoord:	De Buitenring Parkstad Limburg dient een aansluiting te krijgen op de A76. Dit is een hard uitgangspunt. Dit is ook de reden dat de aansluiting op de A76 bij Nuth is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring; beide zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.□Er zijn verschillende alternatieve oplossingen en lokaties onderzocht in de tracénota/MER voor de aansluiting Nuth. Op basis van een integrale afweging, gebaseerd op de milieueffecten zoals die zijn beschreven in de tracénota/MER, heeft GS van de provincie Limburg als voorkeursalternatief gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Dit alternatief is opgenomen in het inpassingsplan voor de Buitenring. Dit alternatief levert als een van de weinige alternatieven voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer (toekomstvaste oplossing) en heeft de minst nadelige milieueffecten. Uit de uitgevoerde Passende Beoordeling komt naar voren dat er geen significant negatieve effecten optreden. Qua ontwerp is dit ook de meest compacte oplossing.□In het inpassingsplan zijn diverse fauanpassages voorzien in de gewenste verbindingszone tussen Schinnen en Nuth. Tevens wordt een groot gebied daaromheen in het inpassingsplan bestemd als natuur. Daarmee wordt ingespeeld op de wens om ter plaatse een ecologische verbindingszone te realiseren.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10830

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Gekozen methodiek□Door het integraal overnemen van de adviezen van de commissie MER, verklaarde de provincie zich bereid rekening te houden met de mogelijke gevolgen van toekomstige plannen en voornemens. Dat is ons inziens evenwel onvoldoende gebeurd.□
Antwoord:	Er is rekening gehouden met vastgestelde plannen. Daarnaast is rekening gehouden met vastgesteld beleid zoals de B258n. Wij delen de mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met de gevolgen van toekomstige plannen en voornemens daarom niet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10831**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Significante effecten 6. In een aantal van de ter inzage liggende plannen en rapporten wordt aangegeven dat nog aanvullend onderzoek moet plaatsvinden, dat bepaalde onderzoeken pas afgerond zullen zijn vlak voor de besluitvorming in Provinciale Staten, dat verwacht wordt dat er geen sprake is van substantiële veranderingen en geen sprake zal zijn van significante effecten. Zoals uit de ter inzage liggende stukken blijkt, is het natuuronderzoek nog niet volledig. Een aantal onderzoeken zullen pas in september 2010 afgerond worden. Ten aanzien van de luchtkwaliteit ontbreekt het cruciale onderzoek om uit te sluiten dat er geen significante gevolgen in de Natura 2000 gebieden te verwachten zijn. Conform het advies van de commissie MER, overgenomen door het college van GS, dient u in dat geval een ADC-toets uit te voeren. Deze toets maakt geen deel uit van de ter inzage liggende stukken.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. In de definitieve Passende Beoordelingen, gebaseerd op de meest recente gegevens, wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee

wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10832

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	7. De nagezonden notitie van E.J. Weeda (Alterra Wageningen UR) laat zien dat er significante effecten in de habitatgebieden en aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van de EHS- gebieden te verwachten zijn. Wij beschouwen de notitie van Alterra als een integraal onderdeel van de thans ter inzage liggende plannen documenten. Voor de inhoud van dit rapport verwijzen we naar Bijlage 3.
Antwoord:	Het “rapport” van dhr. Weeda geeft een karakteristiek van de moerasterreinen en hun vegetatiekundige en ecologische betekenis. Hij geeft daarin een beschouwende beschrijving van verschillende waardevolle natuurterreinen. Uit de beschrijving komt duidelijk naar voren hoe waardevol de genoemde terreinen zijn, en dat hier ook zorgvuldig mee omgegeaan moet worden. Dit is iets wat we ons terdege realiseren en is heeft bij de plannen en de effectbeoordeling van de aanleg van de BPL de natuur een vooraanstaande rol gespeeld. Dhr. Weeda geeft verschillende conclusies t.a.v. effecten van de BPL die verder niet worden onderbouwd. Zijn conclusies bevatten een aantal aannames van effecten van de weg, zonder dat deze verder onderbouwd worden, en vooral zijn ingegeven door de “zorg” dat mogelijk waardevolle moerassen negatieve effecten zullen ondervinden van de aanleg van de BPL. In zowel de natuurtoets en de Passende Beoordelingen heeft een goede toetsing plaatsgevonden. Daarbij is gekeken naar mogelijke effecten op abiotische condities, waar ook genoemde terreinen van afhankelijk zijn. Daarbij zijn de gevolgen voor de vegetatie, als ook het ecosysteem ter plekke meegenomen. In die zin heeft er een volledige onafhankelijke toetsing plaatsgevonden waarbij effecten expliciet aan de abiotische condities worden getoetst. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er is nagegaan of er significante effecten optreden in het gebied zelf (waarbij ook de externe werking is meegenomen). Het bevoegd gezag beoordeeld deze toetsing. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10833

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Construct and build Uit de ter inzage liggende documenten komt naar voren dat de provincie opteert voor een construct and build aanpak. Dit stelt bijzondere eisen aan het opdrachtgeverschap. Onze vereniging gaat er bij de mogelijke realisatie van een buitenring van uit dat bij de opdrachtverlening waarborgen worden ingebouwd om de in het geding zijnde waarden en belangen natuur en landschap(öbeieving) voldoende te borgen.
Antwoord:	Het ecologisch draaiboek maakt onderdeel uit van de ontheffingsprocedure Flora- en faunawet en zal in dit kader een formele randvoorwaarde worden van het Bevoegd gezag (LNV) binnen de ontheffing. Het mitigatieplan krijgt binnen het PIP ook een planologische (voor zover de gronden zijn begrensd), juridische en financiële basis. Voor de realisatie van het plan geldt een resultaatverplichting voor realisatie van maatregelen en de handelswijze met betrekking tot beschermde natuurwaarden. Verder zullen waar nodig voor de inrichtingsmaatregelen privaatrechtelijk zaken worden geregeld. Ook zal het werkprotocol als een bindende eis worden meegegeven aan de aannemer die de BPL gaat aanleggen. Hiermee zijn er voldoende garanties voor het mitigatieplan in de brede zin van het woord. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10834**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Buitenring algemeen In een aantal van de ter inzage liggende plannen en rapporten wordt aangegeven dat nog aanvullend onderzoek moet plaatsvinden, dat bepaalde onderzoeken pas afgerond zullen zijn voor de besluitvorming in Provinciale Staten. Wij verzoeken GS om, voorafgaand aan de besluitvorming door Provinciale Staten, onze vereniging in de gelegenheid te stellen haar zienswijze over de ontbrekende documenten en rapporten formeel kenbaar te kunnen maken. Het onderzoeksgebied is ons inziens zo klein mogelijk genomen en de lijst met te beoordelen natuurwaarden wordt per hoofdstuk korter.
Antwoord:	Het onderzoeksgebied van de natuurwaarden is gebaseerd op de Methodiek Natuurcompensatie Limburg. De methodiek is gebaseerd op wetenschappelijke onderzoeken en expert judgements van ecologen aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus. Bovendien is deze methodiek ook bij andere projecten reeds toegepast. Daarmee zijn voldoende waarborgen ingebouwd voor een valide onderzoeksgebied. De te beoordelen natuurwaarden zijn volwaardig conform wet- en regelgeving beoordeeld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10835**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door het integraal overnemen van de adviezen van de commissie MER, verklaarde de provincie zich bereid rekening te houden met de mogelijke gevolgen van toekomstige plannen en voornemens. Dat is ons inziens niet gebeurd. Wij verzoeken GS om effecten gerelateerd aan plannen en voornemens m.b.t. de integrale gebiedsontwikkeling Parkstad alsnog in de afweging en planvorming op te nemen.
Antwoord:	De buitenring vormt een belangrijk onderdeel in de strategische agenda, die door Parkstad is vastgesteld als antwoord op de problemen en uitdagingen waar deze regio voor staat. De strategisch agenda is gebaseerd op een integrale gebiedsgerichte benadering, met de aanpak van de herstructureringsopgaven, samenhangend met de demografische ontwikkelingen, verbetering van de grensoverschrijdende openbaar vervoersverbindingen, gebiedsontwikkeling, versterking van het centrum van Parkstad, inzet op nieuwe energie en economie. Via verschillende programma`s en met diverse partijen wordt hard gewerkt aan deze opgaven en worden hier ook substantiele budgetten voor vrij gemaakt. Het is ons inziens niet realistisch te veronderstellen dat al deze zaken moeten worden meegenomen in het voorliggende inpassingsplan, dat ziet op de aanleg van de buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10836**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	8. Voor de passende beoordeling is uitgegaan van de huidige situatie als referentie. Omdat de Brunssummerheide in 1995 in het kader van de Natuurbeschermingswet is aangewezen als beschermd natuurmonument, dient dat jaar als referentie genomen te worden. Voor de Kathagerbeemden geldt als referentiejaar 1990.
Antwoord:	In de Passende beoordelingen wordt onderzocht of de BPL vergunbaar is op grond van de geldende wet- en regelgeving. Hierbij zijn ook de wijzigingen die in de Natuurbeschermingswet 1998 zijn doorgevoerd ten gevolge van de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet meegenomen (deze zijn inmiddels opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998). De referentiesituaties zoals voortvloeiende uit die geldende wet- en regelgeving zijn hierbij gehanteerd waarbij voorts een terugblijk wordt gegeven naar de situatie in de jaren negentig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10837**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	9. De Tracénota/ MER verwoordt geen verbeterdoelstellingen en herstelpotenties voor de Natura2000-gebieden maar bekijkt alleen of er achteruitgang optreedt. De effecten van de verschillende alternatieve tracés op aantasting van de verbeterpotenties blijven als gevolg daarvan geheel buiten beeld.
Antwoord:	Het doel van de passende beoordeling is de effecten van de ingreep te toetsen aan de instandhoudingsdoelen van de kwalificerende soorten en habitattypen waarvoor het betreffende Natura 2000-gebied is aangewezen. Uitgangspunt daarbij is dat de staat van instandhouding van het habitattype niet wordt aangetast. Voor een aantal habitattypen gelden inderdaad verbeteringsdoelstellingen. Aan die doelstellingen is in alle gevallen getoetst. In de meeste gevallen worden effecten op verbeterdoelstellingen en herstelpotenties veroorzaakt door een verandering in de abiotische omstandigheden. Een voorbeeld hiervan is het mogelijke effect op verdroging als gevolg van een toename van het verharde oppervlak door de BPL. In de passende beoordeling is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om verdroging (en daarmee effecten op de herstelpotenties) te voorkomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10838**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuur, Landschap, cultuurhistorie□10.□De BPL leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en de samenhang van de EHS, van de Natura2000 gebieden en van het Nationaal Landschap Zuid Limburg. Tevens worden de intrinsieke waarden en entiteit van de landgoederen behorende bij de kastelen Amstenrade en Reijmersbeek door de BPL aangetast.□
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□ Bij de uitwerking van het trace en de inpassing zijn de kernkwaliteiten van het nationale landschap - het reliëf, de afwisseling van het open en het besloten karakter, het groene karakter en het cultuurhistorisch erfgoed - leidend geweest. In de toelichting van het Inpassingsplan wordt ingegaan op de belangen ten aanzien van de kernkwaliteiten van het Nationaal landschap. □□Reliëf□Voor zover mogelijk volgt de Buitenring het natuurlijk relief van het landschap. In het Omgevingsplan is in hoofdstuk 6 de ligging van de Buitenring ten opzichte van het relief toegelicht. Het Omgevingsplan laat zien hoe met het reliëf en de beleefbaarheid van het reliëf wordt omgegaan. De weg volgt zoveel mogelijk het natuurlijke reliëf met insnijdingen en ophogingen, die kenmerkend zijn voor Zuid Limburg en

afhankelijk van de situatie een verdere uitwerking krijgen. Het tracé tussen de aansluiting op de N76 en de kruising met de Geleenbeek wordt opgehoogd om een veilige en compact knooppunt met de N76 te kunnen realiseren en de daarnaast gelegen spoorlijn te kruisen. Vanaf de kruising met de Geleenbeek volgt de Buitenring helling van het beekdal naar het plateau op maaiveld. Bij de overgang naar het plateau moet de Buitenring worden ingesneden zodat de overgang van hellingspercentages op een verkeersveilige wijze verloopt. Voor het tracé in de landschappelijke zone tussen Amstenrade en Hoensbroek. Brunsum is ervoor gekozen de Buitenring in te snijden in het plateau. De bestaande verbindingen Hommeterweg, Allee Brunsummerweg en de provinciale weg N276 kunnen daardoor de Buitenring op maaiveld of vlak daarboven kruisen. Vanaf de kruising met de provinciale weg N276 daalt de Buitenring langs de helling van het beekdal van de Merkelbekerbeek af naar de dalbodem. Hier ligt de Buitenring voor het grootste deel eenzijdig ingesneden in de helling. Het droge zijdal van de Merkelbeekerstraat wordt op maaiveld gekruist. Over het algemeen wordt bij insnijdingen en ophogingen gekozen voor flauwe taluds met een verloop van 1 op 3. Alle waar sprake is van ruimtegebrek zoals ter hoogte van het Natura 2000 gebied en ter hoogte van Reijmersbeek en Amstenrade worden steile taluds of een verticale constructie toegepast. De taluds bij de aansluitingen worden vloeiend vormgegeven. Om een duidelijk verschil aan te geven met het natuurlijke reliëf van de beekdalen krijgen de taluds van de dijklichamen door de beekdalen een steil talud met een verloop van 1 op 2. Op die manier onderscheidt het cultuurlijke reliëf van de dijklichamen zich in de beleving duidelijk van het natuurlijke reliëf van de beekdalen. Openheid/Beslotenheid Hierbij gaat het om de tegenstelling in schaal tussen het open, weidse karakter van de plateaus en de beslotenheid van de dalen. Het landschap in twee verdiepingen: de hooggelegen plateaus, de laaggelegen dalbodems met steile en glooiende hellingen verbonden door droogdalen. Met de ligging van het tracé, de keuze van gebieden voor natuurcompensatie en met de inpassingmaatregelen in het Omgevingsplan wordt hierbij aangesloten. Op de helling van dal van de Geleenbeek ligt de Buitenring langs het Jeugrubbebos. Dit hellingbos wordt hierbij gespaard. Op het plateau van Amstenrade ligt de buitenring ingesneden. De openheid wordt hierdoor niet verstoord. Langs de Merkelbekerbeek wordt natuurcompensatie ingezet om de structuur van beekbegeleidende beplanting te versterken. Vervolg in subzienswijze 10839

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10839**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuur, Landschap, cultuurhistorie□10.□De BPL leidt tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en de samenhang van de EHS, van de Natura2000 gebieden en van het Nationaal Landschap Zuid Limburg. Tevens worden de intrinsieke waarden en entiteit van de landgoederen behorende bij de kastelen Amstenrade en Reijmersbeek door de BPL aangetast.□
Antwoord:	Vervolg van subzienswijze 10838□□Het groene karakter□De ontwerpprincipes voor landschap in de Omgevingsvisie leiden, naast de mitigerende maatregelen voor natuur, tot een versterking van het groene karakter in de omgeving van de weg. Het gaat daarbij vooral om versterking van het groene karakter van de beekdalen, steile hellingen en droogdalen. Verder versterkt de aanleg van hoogstamboomgaarden rond kerken en gehuchten het cultuurhistorisch groene karakter□In het Omgevingsplan (hoofdstuk 7) is het basisplan een pakket aan maatregelen opgenomen om het groen karakter van het Limburgse landschap te versterken. Het gaat daarbij om kruidenrijk□glasland langs de bermen en in de zones tussen de op- en afritten van aansluitingen. In de zones tussen de op- en afritten van het knooppunt Nuth zijn fruitbomen voorzien.□Het groene karakter wordt ook versterkt door de bebouwingsrand van Hoensbroek en Brunsum met bos in te planten.□Het Basisplan wordt in samenhang met de aanleg van de Buitenring uitgevoerd.□Het landschapsplan extra bevat een aantal aanvullende maatregelen om de landschappelijke inpassing te versterken. Deze maatregelen worden in overleg met de omgeving uigevoerd.□□Cultuurhistorie□In de directe omgeving van Het tracé van de Buitenring liggen twee monumenten. Het betreft het kasteel Reijmersbeek en het beschermde dorpsgezicht Amstenrade.□Ten aanzien van het kasteel Reijmersbeek is sprake van een complexe afweging van belangen. □Bij de keuze van de locatie van het nieuwe aansluitpunt op de A76 is rekening gehouden met een veelvoud aan belangen: natuur (Natura2000, EHS, POG), rijksmonumenten (De Dael, Reijmersbeek), woonbebouwing, bedrijventerreinen, bestaande infrastructuur, de grote hoogteverschillen in het gebied, de vastgestelde richtlijnen voor de m.e.r. en de zienswijzen van de gemeenten Nuth en Schinnen op de startnotitie. Uiteindelijk heeft die veelvoud aan belangenafwegingen geleid tot het aansluitpunt zoals nu gekozen. Bij het ontwerp is expliciet rekening gehouden met het zoveel mogelijk sparen van kasteel Reijmersbeek en omgeving. □□Het beschermde dorpsgezicht Amstenrade heeft betrekking op het ensemble van het kasteel, de dorpskerk en de en dorpskern enerzijds en het omliggende open agrarisch cultuurlandschap anderzijds. Deze openheid is van belang voor het vrije zicht vanuit het bebouwingsensemble op de omgeving. De laan van de Allee maakt onderdeel uit van dit beschermde dorpsgezicht. Om de openheid van het agrarisch cultuurlandschap te respecteren ligt de wordt de Buitenring circa 4 meter ingesneden. Door de aanleg van de Buitenring wordt het bebouwingsensemble niet aangetast. Zowel de Buitenring zelf als het verkeer op de Buitenring zijn hierdoor vanuit het ensemble niet waarneembaar, hierdoor wordt ook de openheid van het agrarisch cultuurlandschap niet aangetast. □De aansluiting van de Buitenring op de Allee is zo compact mogelijk vormgegeven. De op- en afritten zijn strak op de hoofdrijbaan geprojecteerd en de aansluiting van de op- en afritten wordt voorzien door middel van een ovotonde. □Met deze oplossing is een compacte en verkeersveilige veilige ontsluiting van Amstenrade op de Buitenring voorzien met voldoende capaciteit om het verkeer van en naar Amstenrade op een veilige wijze af te wikkelen. □De Aansluiting ligt weliswaar op 2 meter boven het maaiveld ter plaatse, maar omdat het maaiveld in de zuidelijke richting oploopt is deze hoogteligging niet direct waarneembaar als een verhoging ten opzichte van het maaiveld.□De kruising met de Brunsumerweg blijft in stand. Omdat ook hier de Buitenring verdiept ligt hoeft de Brunsummerweg hiervoor slechts in beperkte mate opgehoogd te worden. Zoals in het Omgevingsplan is aangegeven worden de historische lanen hersteld door de aanplant van nieuwe laanbomen.□□Bij de uitwerking van het tracé van de buitenring is ervoor gekozen bestaande historische verbindingen zoveel mogelijk in stand te laten. Zo kruisen de Hommeterweg, de Allee en de Brunsummerweg de Buitenring op of net boven maaiveld. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10840**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Compensatie / Mitigatie 11. Conform de Nota Ruimte moet compensatie leiden tot een kwalitatieve en kwalitatieve versterking van de EHS. Met betrekking tot compensatie/mitigatie hanteert de provincie haar eigen beleidsregel. Het compensatieplan past deze beleidsdoel uitsluitend en strikt naar de letter toe. Er wordt niet geprobeerd win-win situaties te creëren. De mitigerende maatregelen zijn veelal kleinschalig en beperkt, er wordt nauwelijks duurzaam en robuust in groen en natuur geïnvesteerd. Er is in onze ogen voornamelijk ingezet op percelen die `makkelijk` voor natuurcompensatie aangekocht konden worden.
Antwoord:	Zoals u terecht opmerkt zijn zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. Voor de EHS geldt dat verloren natuur gecompenseerd moet worden door nieuwe natuur. Een berm heeft de functie verkeersdoeleinden en komt daarmee inderdaad niet in aanmerking voor deze vorm van natuurcompensatie. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd binnen de BPL. Voor de Flora- en faunawet gelden echter andere criteria. Een ecologische berm kan - mits duurzaam ingericht en beheerd - worden benut voor mitigatie en compensatie. Voor beschermde diersoorten geldt namelijk het uitgangspunt dat het ecologisch functioneren van de nestlocatie en het leefgebied - en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soort - wordt gegarandeerd. Uit oogpunt van sober en doelmatig worden deze kansen en mogelijkheden benut in het kader van BPL. Daarbij speelt ook de gedachte dat natuurcompensatie ten koste gaat van landbouwgronden. Het beperken van deze ruimteclaim vormt ook een uitgangspunt binnen dit project. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10841**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	12. Natuurmonumenten pleit er voor om de mitigerende en compenserende maatregelen niet in vele kleine onderdelen, maar juist in brede, robuuste en duurzame maatregelen vorm te geven. Dus geen kleine, nieuwe, geïsoleerde natuursnippers, maar grote aaneengesloten oppervlakten natuur aansluitend aan bestaande natuurgebieden.
Antwoord:	Dit is ook het uitgangspunt van de provincie bij dit project..Het resultaat is beschreven in het mitigatie en compensatieplan. Voor de EHS geldt dat verloren natuur gecompenseerd moet worden door nieuwe natuur. Een berm heeft de functie verkeersdoeleinden en komt daarmee inderdaad niet in aanmerking voor deze vorm van natuurcompensatie. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd binnen de BPL. Voor de Flora- en faunawet gelden echter andere criteria. Een ecologische berm kan - mits duurzaam ingericht en beheerd - worden benut voor mitigatie en compensatie. Voor beschermde diersoorten geldt namelijk het uitgangspunt dat het ecologisch functioneren van de nestlocatie en het leefgebied - en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soort - wordt gegarandeerd. Uit oogpunt van sober en doelmatig worden deze kansen en mogelijkheden benut in het kader van BPL. Daarbij speelt ook de gedachte dat natuurcompensatie ten koste gaat van landbouwgronden. Het beperken van deze ruimteclaim vormt ook een uitgangspunt binnen dit project. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10842**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	13. Als de compensatie voor natuurdoeltypen niet volledig wordt gehaald, is dat in strijd met het uitgangspunt van geen netto verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende gebied. Dit kan niet zomaar worden ingevuld door de realisering van andere natuurdoeltypen. Beargumenteerd moet worden dat die andere natuurdoeltypen daadwerkelijk kunnen dienen als compensatie.
Antwoord:	Er is zorgvuldig omgegaan met de selectie van gronden waar natuurcompensatie op dient plaats te vinden. Daarbij wordt de regelgeving niet uit het oog verloren. Bij de beantwoording van vraag 16 wordt ingegaan op de wijze waarop dit is gebeurd. Waar mogelijk zijn de natuurdoeltypen 1 op 1 gecompenseerd. In het beperkte aantal gevallen waar dit niet mogelijk was is het beoogde natuurdoeltype vervangen door een vergelijkbaar of hoger gewaardeerd natuurdoeltype. Daarbij is de volgende regel uit de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden van de provincie als uitgangspunt gehanteerd: “Voor alle natuurdoeltypen (van de in 5 b genoemde categorieën) geldt dat maximaal 50% van de totale oppervlakte te compenseren natuur, inclusief de kwantiteitstoeslag, ingevuld kan worden met andere natuurdoeltypen van vergelijkbare waarde uit dezelfde of een hogere categorie.” Hieruit blijkt dat (maximaal 50%) vervanging van een natuurdoeltype door een ander natuurdoeltype niet in strijd is met de beleidsregel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10843**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	14. Bij het bepalen van compenserende en mitigerende maatregelen is volgens ons geen rekening gehouden met mogelijke plannen en voornemens beschreven in de integrale gebiedsontwikkeling van Parkstad Limburg. De vele ingrepen in de Natura 2000 gebieden en de EHS dienen in hun onderlinge samenhang getoetst te worden of tegemoet gekomen wordt aan de doelstellingen van de EHS en Natura 2000.
Antwoord:	In de twee Passende beoordelingen is het effect van de BPL op de betreffende N2000 gebieden - en daarmee EHS - ook op gebiedsniveau getoetst vanuit het criterium wezenlijke kenmerken en waarden. Het gaat daarbij ook om de ecologische samenhang. Vanuit de project doelstelling 'Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières' is ook het ecologisch netwerk beschouwd binnen het deelrapport 8A van het PIP. De provincie zal waar wenselijk en mogelijk de natuurmaatregelen (mitigatie en compensatie) in het vervolgtraject afstemmen op andere projecten en plannen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10844**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	15. Zoals uit de ter inzage liggende documenten blijkt is het natuuronderzoek nog niet afgerond. Omdat een aantal onderzoeken nog niet afgerond zijn, is het voor onze vereniging moeilijk een afgerond standpunt in te nemen over aard en omvang van de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. In de definitieve Passende Beoordelingen, gebaseerd op de meest recente gegevens, wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10845**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	16.□Betreffende de compensatie is alleen gekeken naar de mogelijkheid tot kwantitatieve compensatie (ruimtelijke ingreep), en heeft er zover uit de documenten blijkt nog geen kwalitatief compensatieonderzoek plaats gevonden. Een doorsnijding van de EHS wordt gezien als een nieuwe barrière die de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van het gebied aantasten. De nee-tenzij toets is hier dan ook van toepassing.
Antwoord:	Om ervoor te zorgen dat de natuurwaarden die worden aangetast op gronden waar potenties zijn om diezelfde natuurwaarden terug te brengen heeft de Provincie Limburg een quick scan laten maken voor zoekgebieden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Dit onderzoek van Bureau Taken geeft de potentiële gronden weer waarop de natuurcompensatie gerealiseerd zou kunnen worden. Dit is ook ingegeven vanuit de regelgeving (Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden en Flora- en faunawet) Bij dit onderzoek zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd: □ a)□de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep te liggen;□b)□selectie van gronden in de nabijheid van de EHS of de POG;□c)□natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te komen met de natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Daarbij is ondermeer gekeken naar abiotische factoren als bodemtypen en grondwatertrappen.□d)□natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid.□Voorts is de compensatie waar mogelijk toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG.□□Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt toegelicht in het memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten:□-□MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen;□-□MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief.□Overigens zal ter verduidelijking in de toelichting van het Inpassingsplan een uitdrukkelijke beschouwing over dit onderwerp worden opgenomen. Daaruit blijkt nogmaals dat inderdaad aan het EHS-toetsingskader wordt voldaan.□□□In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10846**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	17. Gesteld wordt dat ecoducten en ecologische verbindingen aan de minimale eisen voldoen. Dit is volgens ons in strijd met het uitgangspunt van het verbeteren en uitbreiden zoals beschreven in de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en de EHS.
Antwoord:	Om de versnippering van de Ecologische hoofdstructuur te beperken wordt een groot aantal faunapassages gerealiseerd. Hierdoor wordt de barrièrewerking van de BPL verminderd. Daarnaast wordt door middel van faunapassages er voor gezorgd dat de directe omgeving van de BPL bereikbaar blijven als leefgebied voor beschermde diersoorten. De ree is als grootste zoogdiersoort in deze omgeving voor een groot aantal faunapassages maatgevend. Het gaat daarbij vooral om de beekkruisingen en enkele grote faunatunnels.De maatvoering van de faunapassages is onder andere gebaseerd op de Leidraad Faunavoorzieningen van Rijkswaterstaat. Deze Leidraad is in Nederland gangbaar. Voor sommige locaties is zelfs uitgegaan van optimale varianten die in zeer ruime mate voldoen aan ecologische vereisten zoals bijvoorbeeld de passage bij de Geleenbeek. Vanuit ecologisch perspectief gezien wordt door het palet van maatregelen op de N299 (hop-overs, kleine faunatunnels, dassentunnel, amfibieëntunnel, aanpassing van de paardentunnel en een ecoduct) het gebied een aanmerkelijke verbetering geboden ten opzichte van de huidige situatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10847**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	18. Wij vragen ons af of de compensatiegronden geschikt zijn om, zoals u zelf aangeeft en zoals uit de brief van de VROM inspectie blijkt, de zeer unieke situaties en habitats te compenseren. Opgemerkt wordt dat de taakstelling beperkter is uitgevallen omdat meer wordt geïnvesteerd in kwaliteitsverbetering van bestaande gebieden dan in compensatie met nieuwe natuur. Daarnaast wordt geconcludeerd dat de compensatie met nieuwe natuur voor sommige natuurdoeltypen niet volledig wordt gehaald. Dit negatieve saldo zou worden gecompenseerd met andere natuurdoeltypen.
Antwoord:	Om ervoor te zorgen dat de natuurwaarden die worden aangetast op gronden waar potenties zijn om diezelfde natuurwaarden terug te brengen heeft de Provincie Limburg een quick scan laten maken voor zoekgebieden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Dit onderzoek van Bureau Taken geeft de potentiële gronden weer waarop de natuurcompensatie gerealiseerd zou kunnen worden. Dit is ook ingegeven vanuit de regelgeving (Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden en Flora- en faunawet) Bij dit onderzoek zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd: a) de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep te liggen; b) selectie van gronden in de nabijheid van de EHS of de POG; c) natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te komen met de natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Daarbij is ondermeer gekeken naar abiotische factoren als bodemtypen en grondwatertrappen. d) natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid. Voorts is de compensatie waar mogelijk toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG. Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt toegelicht in het memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten: - MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen; - MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief. Bovendien is er een aparte rapportage “Nut en noodzaak van de BPL” opgesteld, die als bijlage bij het provinciaal inpassingsplan is gevoegd en waar in de tweede aanvulling op het MER naar verwezen wordt. In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10849**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	19. Compensatie door verbetering van de kwaliteit van bestaande natuur is ons inziens slechts mogelijk als er geen sprake is van uitvoering van bestaand beleid. Ten onrechte wordt daar niet op ingegaan. Als het bestaande beleid toch al tot doel had de kwaliteit van de bestaande natuur te verbeteren, is deze vorm van compensatie niet toegestaan. Uitgangspunt bij compensatie behoort te zijn: géén netto verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende gebied in termen van areaal, kwaliteit en samenhang. Als de compensatie voor natuurdoeltypen niet volledig wordt gehaald, is dat in strijd met het uitgangspunt van geen netto verlies aan wezenlijke kenmerken en waarden van het betreffende gebied. Dit kan niet zomaar worden ingevuld door de realisering van andere natuurdoelypen. Beargumenteerd moet worden dat die andere natuurdoeltypen daadwerkelijk kunnen dienen als compensatie.
Antwoord:	De Provinciale Beleidsregel Compensatie en Mitigatie Natuurwaarden is correct toegepast binnen het project BPL; dit wordt door u onderschreven in punt 11. Zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen zijn volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. Zoals u terecht opmerkt zijn zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. Om ervoor te zorgen dat de natuurwaarden die worden aangetast op gronden waar potenties zijn om diezelfde natuurwaarden terug te brengen heeft de Provincie Limburg een quick scan laten maken voor zoekgebieden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Dit onderzoek van Bureau Taken geeft de potentiële gronden weer waarop de natuurcompensatie gerealiseerd zou kunnen worden. Dit is ook ingegeven vanuit de regelgeving (Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden en Flora- en faunawet) Bij dit onderzoek zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd: a) de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep te liggen; b) selectie van gronden in de nabijheid van de EHS of de POG; c) natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te komen met de natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Daarbij is ondermeer gekeken naar abiotische factoren als bodemtypen en grondwatertrappen. d) natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit

oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid.□Voorts is de compensatie waar mogelijk toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10851

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	20.□Bij het bepalen van compenserende en mitigerende maatregelen is volgens ons geen rekening gehouden met mogelijke plannen en voornemens beschreven in de integrale gebiedsontwikkeling van Parkstad Limburg. Deze dienen, conform het advies van de commissie MER, integraal overgenomen door het college van GS, meegenomen te worden.
Antwoord:	Zoals u terecht opmerkt zijn zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. □□Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. □Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. □ In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld.□ Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. □□Dit is ook het uitgangspunt van de provincie bij dit project..Het resultaat is beschreven in het mitigatie en compensatieplan. □□Voor de EHS geldt dat verloren natuur gecompenseerd moet worden door nieuwe natuur. Een berm heeft de functie verkeersdoeleinden en komt daarmee inderdaad niet in aanmerking voor deze vorm van natuurcompensatie. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd binnen de BPL. Voor de Flora- en faunawet gelden echter andere criteria. Een ecologische berm kan - mits duurzaam ingericht en beheerd - worden benut voor mitigatie en compensatie. Voor beschermde diersoorten geldt namelijk het uitgangspunt dat het ecologisch functioneren van de nestlocatie en het leefgebied - en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soort - wordt gegarandeerd. Uit oogpunt van sober en doelmatig worden deze kansen en mogelijkheden benut in het kader van BPL. Daarbij speelt ook de gedachte dat natuurcompensatie ten koste gaat van landbouwgronden. Het beperken van deze ruimteclaim vormt ook een uitgangspunt binnen dit project. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10854**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	21. De vele ingrepen in de Natura 2000 gebieden en de EHS dienen dan ook in hun onderlinge samenhang getoetst te worden of tegemoet gekomen wordt aan de doelstellingen van de EHS en Natura 2000.
Antwoord:	In de twee Passende beoordelingen is het effect van de BPL op de betreffende N2000 gebieden - en daarmee EHS - ook op gebiedsniveau getoetst vanuit het criterium wezenlijke kenmerken en waarden. Het gaat daarbij ook om de ecologische samenhang. Vanuit de project doelstelling 'Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières' is ook het ecologisch netwerk beschouwd binnen het deelrapport 8A van het PIP. De provincie zal waar wenselijk en mogelijk de natuurmaatregelen (mitigatie en compensatie) in het vervolgtraject afstemmen op andere projecten en plannen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10856**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	22. Zoals uit de ter inzage liggende documenten blijkt is het natuuronderzoek nog niet afgerond. Omdat een aantal onderzoeken nog niet afgerond zijn, is het voor onze vereniging moeilijk een standpunt in te nemen over aard en omvang van de benodigde mitigerende en compenserende maatregelen.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. In de definitieve Passende Beoordelingen, gebaseerd op de meest recente gegevens, wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Ten aanzien van het natuuronderzoek zijn wij zijn van mening dat alle bekende en geregistreerde waarnemingen van flora en fauna zijn meegenomen. De uitgevoerde bureaustudies (literatuurstudie, de Natuurbank Limburg, het Natuurloket en de provinciale broedvogel- en vegetatiekartering) en de veldinventarisaties van experts (Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009 en Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS) en het Ecologisch onderzoek Aansluiting Nuth-BPL (Bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie , 16 maart 2010) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS)) geven een goed, wetenschappelijk verantwoord en actueel beeld van de aanwezigheid van de relevante soorten. Ook heeft ons College een verzoek gericht aan de natuurorganisaties waaronder Natuurmonumenten, gemeenten, het waterschap, wildbeheereenheden en de Stichting IKL om gegevens aan te leveren. We gaan er vanuit dat daarmee alle belangrijke en bekende natuurgegevens aan ons beschikbaar zijn gesteld. In de Nota zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg van 25 november 2008 is nogmaals een oproep gedaan om gegevens aan te leveren. Voor zover gegevens zijn aangeleverd zijn deze geverifieerd en gebruikt voor de rapportages die nu in het kader van het PIP voorliggen. Bij de toetsing van het plan aan natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, NB-wet en EHS/N2000) is gebruik gemaakt van deze rapporten. Deze rapporten vormen tevens de basis van de effectenstudie en mitigatie en compensatieplan. Het ecologisch onderzoek dat momenteel plaatsvindt is een monitoring en is vooral bedoeld om de vinger aan de pols te houden en continue te beschikken over de meest actuele gegevens. De genoemde onderzoeksreeks van de jaren 2005, 2007, 2008, 2009 en voor een deel nog 2010 zijn ruim voldoende en actueel ten behoeve van de planologische afweging die heeft plaatsgevonden. De onderzoeken zijn uitgevoerd door ecologen werkzaam bij het Netwerk Groene Bureaus, soms ondersteunt door ecologen actief bij bijvoorbeeld de plaatselijke IVN. Bovendien dienen, tijdens de planvorming en voor aanvang van de werkzaamheden, de inventarisaties niet ouder dan 2 jaar te zijn. Daarmee wordt voldaan aan de richtlijnen die voortvloeien uit de gedragscodes behorende bij de Flora- en faunawet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10858**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	23. Het significante effect dient ons inziens bepaald te worden ten opzichte van de referentiesituatie (huidige met mogelijk autonome ontwikkeling), echter zónder rekening te houden met mitigerende en compenserende maatregelen die kunnen worden toegepast of reeds al is bestaand beleid zijn opgenomen (bijvoorbeeld een ecoduct noodzakelijk in het kader van de Robuuste verbinding Schinveld-Mook of voorzieningen die als voornemen/ aanbeveling in het concept-beheersplan van het Natura2000 gebied Brunssummerheide zijn opgenomen).
Antwoord:	De effectbeoordeling heeft conform de regels plaatsgevonden. Daarbij is rekening gehouden met reeds voorziene maatregelen, zoals het ecoduct over de N299 waarvan de aanleg thans in het Inpassingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt, en aanvullende maatregelen, die voorzien in een verbetering van de huidige situatie waaronder amfibieëntunnels en aanpassing van de paardentunnel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10859**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	24. De effecten van Geluid en Luchtkwaliteit en verlichting tijdens de aanlegfase zijn ten onrechte niet meegenomen. Dit is geen zaak van de aannemer zoals u stelt doch ook een zaak van de initiatiefnemer. Als provincie kunt u eisen stellen aan licht, luchtkwaliteit en geluid gedurende de werkzaamheden. Deze eisen dienen ook meegenomen te worden in de bepaling van de effecten op de natuur. Het niet stellen van eisen betekent dat u rekening dient te houden met de maximaal mogelijke vervuiling op basis van het te gebruiken materieel.
Antwoord:	De effecten van geluid en luchtkwaliteit en verlichting zijn reeds in het MER beschreven. Om verstoring van beschermde diersoorten te voorkomen - en daarmee overtreding van de Flora- en faunawet - is een Ecologisch draaiboek voorgeschreven dat is gebaseerd op landelijke vastgestelde gedragscodes Flora- en faunawet. Het Ecologische draaiboek is vooral relevant voor de tijdelijke effecten in de aanlegfase. Dit draaiboek maakt bovendien deel uit van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet. Binnen de aanlegfase van de BPL geldt op dit vlak een resultaatsverplichting. Het is aan het bevoegde gezag om op de naleving van deze regels toe te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10860**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	25. De opmerking dat de fijnstofdepositie geen significante effecten tot gevolg zal hebben, wordt niet onderbouwd.
Antwoord:	Het is wetenschappelijk niet aangetoond dat er een verband is tussen fijnstofconcentraties en dieren. Dit is de reden dat dit aspect buiten beschouwing is gelaten in het effectenonderzoek in relatie tot natuurwet- en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10861**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	26. Compensatie in EHS beheersgebieden is strijdig met de beleidskader respectievelijk spelregels van de EHS.
Antwoord:	De provincie heeft de bevoegdheid om via herbegrenzing van de EHS, natuurcompensatie in de EHS te laten plaatsvinden. De via natuurcompensatie te realiseren oppervlakte nieuwe natuur of beheersgebied in de EHS wordt dan elders voor de EHS ingezet. De EHS-hectaren die elders worden ingezet, worden herbegrensd bij de eerstvolgende herziening van het Provinciaal Natuurbeheerplan (voorheen Stimuleringsplan natuur, bos en landschapsbeheer)." Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10862**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	27. Betreffende de compensatie is alleen gekeken naar de mogelijkheid tot kwantitatieve compensatie (ruimtelijke ingreep), en heeft er zover uit de documenten blijkt nog geen kwalitatief compensatieonderzoek plaats gevonden.
Antwoord:	Zoals u terecht opmerkt zijn zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. Voor de EHS geldt dat verloren natuur gecompenseerd moet worden door nieuwe natuur. Een berm heeft de functie verkeersdoeleinden en komt daarmee inderdaad niet in aanmerking voor deze vorm van natuurcompensatie. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd binnen de BPL. Voor de Flora- en faunawet gelden echter andere criteria. Een ecologische berm kan - mits duurzaam ingericht en beheerd - worden benut voor mitigatie en compensatie. Voor beschermde diersoorten geldt namelijk het uitgangspunt dat het ecologisch functioneren van de nestlocatie en het leefgebied - en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soort - wordt gegarandeerd. Uit oogpunt van sober en doelmatig worden deze kansen en mogelijkheden benut in het kader van BPL. Daarbij speelt ook de gedachte dat natuurcompensatie ten koste gaat van landbouwgronden. Het beperken van deze ruimteclaim vormt ook een uitgangspunt binnen dit project. Om ervoor te zorgen dat de natuurwaarden die worden aangetast op gronden waar potenties zijn om diezelfde natuurwaarden terug te brengen heeft de Provincie Limburg een quick scan laten maken voor zoekgebieden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Dit onderzoek van Bureau Taken geeft de potentiële gronden weer waarop de natuurcompensatie gerealiseerd zou kunnen worden. Dit is ook ingegeven vanuit de regelgeving (Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden en Flora- en faunawet) Bij dit onderzoek zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd: a) de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep te liggen; b) selectie van gronden in de nabijheid van de EHS of de POG; c) natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te komen met de natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Daarbij is ondermeer gekeken naar abiotische factoren als bodemtypen en grondwatertrappen. d) natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid. Voorts is de compensatie waar mogelijk toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en

faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG.□□Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt toegelicht in het memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten:□-□MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen;□-□MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief.□Bovendien is er een aparte rapportage “Nut en noodzaak van de BPL” opgesteld, die als bijlage bij het provinciaal inpassingsplan is gevoegd en waar in de tweede aanvulling op het MER naar verwezen wordt.□□In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld.□□De Provinciale Beleidsregel Compensatie en Mitigatie Natuurwaarden is correct toegepast binnen het project BPL; dit wordt door u onderschreven in punt 11. Zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen zijn volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10863**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	28. In de rapporten m.b.t. het natuuronderzoek stelt u: "Het is niet mogelijk om verdere doorsnijding van het ecologische netwerk te voorkomen. De route en vormgeving van deze weg ligt in grote lijnen vast en staat daarmee niet ter discussie. Extra doorsnijding van natuurgebieden is dan ook onontkoombaar." Op basis van welk geldig tracé besluit ligt de route en vormgeving vast en staat deze niet meer ter discussie. Het enige en enkele besluit in deze is het voorliggende PIP, door hier op voorhand al uit te gaan van een belemmering kunt u nooit tegemoet komen aan een adequate weloverwogen oplossing. Een doorsnijding van de EHS wordt gezien als een nieuwe barrière die de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van het gebied aantasten. De nee-tenzij toets is hier dan ook van toepassing.
Antwoord:	De uitspraak dat verdere beperking van de natuurschade niet mogelijk is, is gebaseerd op het uitgangspunt dat binnen de PIP-procedure een nadere uitwerking plaatsvindt van het bestuurlijke voorkeursalternatief. In meer algemene zin geldt het volgende. Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Dit is tot uiting gekomen in verschillende alternatievenafwegingen die hebben plaatsgevonden in MER fase 1 en 2, en het daarin doorlopen nee, tenzij regime. Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt toegelicht in het memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten: - MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen; - MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief. Bovendien is er een aparte rapportage “Nut en noodzaak van de BPL” opgesteld, die als bijlage bij het provinciaal inpassingsplan is gevoegd en waar in de tweede aanvulling op het MER naar verwezen wordt. In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld. In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk: - Jeugrubbebos (EHS) - Bronnenbos (EHS) - Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10865**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	29. Wij beschouwen het planten van snelgroeiende bomen, zodat over enkele decennia vervangende nestholtes aanwezig zijn niet als een adequate maatregel, die zeker niet voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd zal zijn.
Antwoord:	Het aanplanten van bomen kan een noodzakelijke maatregel zijn voor de mitigatie van nestlocaties (boomholten), foerageergebied (bosareaal) en hop-overs (bomen aan weerzijden van de weg voor overvliegende vleermuizen). Vanuit de Flora- en faunawet is de ecologische functionaliteit essentieel om de gunstige staat van instandhouding te garanderen. Om de vereist functionaliteit te realiseren, zullen - waar nodig - grotere bomen geplant worden (hop-overs) of rechtopstaande boomstammen met (boomholten) geplaatst worden. Tenslotte kunnen ook nog kunstmatige nestholten (kasten) worden opgehangen. Dit zal op basis van maatwerk worden uitgevoerd. Deze maatregelen zijn de best denkbare maatregelen die ingezet kunnen worden en zijn reeds elders in het land toegepast bij ruimtelijke ingrepen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10866**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	30. Gesteld wordt dat ecoducten en ecologische verbindingen aan de minimale eisen voldoen. Dit is volgens ons in strijd met het uitgangspunt van het verbeteren en uitbreiden zoals beschreven in de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000gebieden en de EHS. Betreffende dassentunnels is in het kader van de A73 voldoende onderzoek uitgevoerd dat aantoont dat ronde tunnels van 40 cm doorsnede absoluut onvoldoende zijn. Dit feit is erin gelegen dat de das als gidssoort wordt beschouwd, maar tevens predator is van kleinere soorten die niet samen met hem een tunnel delen. Voor het ecoduct in de Brunssummerheide wordt ons inziens een merkwaardige onderbouwing voor de gewenste breedte gegeven. Arcadis adviseert dertig meter en uiteindelijk kiest u voor 15 meter. Volgens ons is 30 meter eerder te zien als een minimale maat zeker gezien de potentiële kwaliteiten die dit gebied herbergt.
Antwoord:	De maatvoering van de faunapassages is onder andere gebaseerd op de Leidraad Faunavoorzieningen van Rijkswaterstaat. Deze Leidraad is in Nederland gangbaar. Voor sommige locaties is zelfs uitgegaan van optimale varianten die in zeer ruime mate voldoen aan ecologische vereisten zoals bijvoorbeeld de passage bij de Geleenbeek. Vanuit ecologisch perspectief gezien wordt door het palet van maatregelen op de N299 (hop-overs, kleine faunatunnels, dassentunnel, amfibieëntunnel, aanpassing van de paardentunnel en een ecoduct) het gebied een aanmerkelijke verbetering geboden ten opzichte van de huidige situatie. Een ecoduct van 15 meter breed levert hieraan een substantiële bijdrage zodat we van mening zijn dat de maatregelen die in het kader van de BPL worden getroffen leiden tot een significante verbetering van de instandhoudingsdoelstellingen van de N2000- en EHS-gebieden. Om het Natura2000-gebied Brunssummerheide nog meer uit zijn isolement te halen wordt het PIP aangepast op het punt waar de BPL de Toeristenweg en de Rimburgerweg kruist. Op dit moment vormen de Rimburgerweg en de N299 door de hoge verkeersintensiteit een belangrijke barrière voor de verbinding Brunssummerheide-Schuttersspark, alsmede de bosgebieden ten noorden van deze wegen. Zonder de BPL loopt de verkeersintensiteit op deze Rimburgerweg in 2025 verder op naar zo'n 4600 mvt per etmaal en bedraagt deze bij de N299 in 2025 circa 13.000 mvt) per etmaal. Na realisatie van de BPL daalt de verkeersintensiteit op de Rimburgerweg tot circa 1000 mvt per etmaal. Het gedeelte van de N299 ten westen van de BPL verliest straks in het geheel zijn functie. De overlevingskansen voor overstekend wild worden daarmee aanmerkelijk vergroot, zeker als flankerend daaraan de bermen aan weerszijden van de BPL zodanig ingericht en ingerasterd worden dat groot wild (ree, wild zwijn) en kleinere diersoorten de mogelijkheid hebben om ook bovenlangs ongehinderd de Rimburgerweg over te steken. Door de Toeristenweg naar het noordoosten, parallel aan de BPL te verleggen en het niet meer in gebruik zijnde deel van de N299 en een deel van de Toeristenweg van hun verkeersfunctie te ontdoen, kan bovendien een gebied van ca 1 ha toegevoegd worden aan de Brunssummerheide. Daar komen nog de overige compensatiegebieden bij ten zuiden van de Brunssummerheide. Op deze wijze wordt ook de verbinding Brunssummerheide met het noordelijk van de Rimburgerweg gelegen bosgebied en het natuurgebied Schutterspark versterkt ten opzichte van de huidige situatie en wordt het N2000-gebied en de overige EHS-gebieden verbetert en uitgebreid en wordt invulling gegeven aan de vijfde doelstelling van het project BPL: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen en beperken van bestaande barrières. " In het verlengde van het vorenstaande is de provincie bovendien voornemens om de verbinding Brunssummerheide-Teverenerheide verder te optimaliseren waarbij ingezet wordt op de realisatie van een ecoduct tussen het natuurgebied de Brandenberg en de Teverenerheide. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10868**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	31. In de bepaling van de effecten in de passende beoordeling Natura 2000 Brunssummerheide gaat u ervan uit dat de N299 tijdens de werkzaamheden wordt afgesloten, terwijl gelijktijdig gemeld wordt dat tijdens de bouwfase de weg gewoon in gebruik blijft. Wij concluderen dat de effecten tijdens de bouwfase nog niet zijn vastgesteld. Wij vragen ons af of de compensatiegronden geschikt zijn om, zoais u zelf aangeeft en zoals uit de brief van de VROM inspectie blijkt, de zeer unieke situaties en habitats te compenseren.
Antwoord:	Tijdens de bouw blijven de huidige twee rijstroken in gebruik. De weg zal in faseringstappen worden omgelegd, binnen de werkgrens. Delen van de weg zullen tijdelijk worden afgesloten. Hier is bij de effectbeoordeling rekening mee gehouden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10873**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	32. De mitigerende maatregelen zijn veelal kleinschalig en beperkt, er wordt nauwelijks duurzaam en robuust in groen en natuur geïnvesteerd. Er is geen beoordeling op een groter regionaal niveau. Conform de taakstelling dient circa 20 ha Berken-zomereikenbos gecompenseerd te worden. Op de kaart van bijlage 7 zijn de beoogde locaties ingetekend. Het totaal van circa 20 ha is over circa 20 afzonderlijke locaties verdeeld waarvan circa de helft erg klein is en vaak binnen agrarisch gebied ligt. Slechts enkele percelen zijn als aanvulling op bestaand bos gesitueerd De beoogde 20 afzonderlijke locaties voor compensatie voor dit bostype zullen ons inziens nooit die kwaliteit opleveren die bij de aanleg van BPL verloren gaat. De gebiedjes zijn daarvoor te klein waardoor de nieuwe bosjes voornamelijk uit randzone bestaan, een zone die onder druk staat door bijvoorbeeld verstoringsinvloeden of vermestingsinvloeden van buitenaf. Soorten die bij dit bostype horen zullen hier geen volwaardig leefgebied van voldoende oppervlak vinden. Met andere woorden de voorgestelde compensatie behaalt niet de juiste kwaliteitseisen waaraan de compensatie zou moeten voldoen. De schade aan dit bostype wordt daardoor niet of onvoldoende gecompenseerd.
Antwoord:	De genoemde mitigatietaak heeft betrekking op behoud van het leefgebied van beschermde soorten in het kader van FFW. Met het aanplanten van bos worden niet alleen bossoorten bediend, maar ook soorten van kleinschalig cultuurlandschap. Het mes snijdt hier aan 2 kanten. Voor de rest kan gesteld worden dat kleinere bossen (naast grotere bossen) een waardevolle aanvulling zijn in het leefgebied van bossoorten. Veel soorten foerageren namelijk in het aangrenzende agrarisch gebied. Met het mitigatieplan wordt de kwaliteit juist vergroot. "De hele natuurcompensatie is wettelijk vastgelegd. Hiervoor is een natuurcompensatieplan opgesteld dat daar aan voldoet. Voor de realistie van het natuurcompensatieplan is de provincie Limburg bezig om in een zoekgebied, naast de aangewezen percelen in het PIP, percelen aan te kopen en zijn al diverse percelen aangekocht waardoor er uiteendelijk een groter aansluitend bosgebied gerealiseerd kan worden." Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10874**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	33. In tabel 7.13 is aangegeven dat voor het type eiken-haagbeukenbos/berkenzomereikenbos een compensatie van bijna 9 ha noodzakelijk is. Deze compensatie wordt gelokaliseerd net ten noorden van Brunssum en ten zuiden van BPL. Door de geïsoleerde ligging wordt dit bosperceel een eiland binnen bebouwd gebied en zal het nooit die kwaliteit ontwikkelen die door de aanleg van de BPL verloren gaat. Soorten die bij dit bostype horen zullen hier geen volwaardig leefgebied van voldoende oppervlak vinden. Met andere woorden de voorgestelde compensatie behaalt niet de juiste kwaliteitseisen waaraan de compensatie zou moeten voldoen. De schade aan dit bostype is daardoor niet of onvoldoende gecompenseerd. Een ander voorbeeld betreft een heideveldje langs de Buitenring ter hoogte van de Brunssummerheide. Volgens u kan dit als een stapsteen functioneren. Of de beoogde stap naar het op afstand gelegen geplande Ecoduct voor een aantal soorten wel te maken is, wordt niet onderbouwd.
Antwoord:	Soms kan inderdaad niet de kwaliteit worden gehaald die een bepaald habitattype op dit moment ergens heeft. Om daaraan tegemoet te komen is de kwaliteitstoeslag geïntroduceerd in de Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden. Voor alle habitattypen geldt wanneer de huidige kwaliteit in het geding is, dat deze kwaliteitstoeslag wordt toegepast. Dit resulteert in een extra hoeveelheid te compenseren oppervlakte. Daarnaast is met de onder punt 16 beschreven aanpak het uitgangspunt dat aangesloten wordt bij bestaande natuurkernen en wordt met ontsnipperende maatregelen de functionele relatie tussen kernen in stand gehouden. Ook ecologisch bermbeheer speelt daarbij een belangrijke rol. Voor wat betreft het nat heideterreintje langs de Buitenring is het ontwerp van de Buitenring zodanig dat geen ruimtebeslag plaatsvindt op het terrein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10875**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	34. De EHS in en rondom het Bronnenbosje is een belangrijk infiltratiegebied en is, zoals ook het waterschap Roer en Overmaas stelt, niet te compenseren. Uit geen enkele onderzoek blijkt dat hier voldoende rekening is gehouden. De Buitenring loopt hier namelijk dwars doorheen.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen fysieke aantasting optreedt van het bos zelf. Er treedt wel areaalverlies op van het aangrenzende beheergebied. De voeding van dit bronnengebied komt echter niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven. Antwoord m.b.t. hydrologie: In het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan is specifiek aandacht besteed aan het Bronnenbos. In het afwateringsplan zijn een aantal specifieke maatregelen beschreven ter hoogte van het Bronnenbosje. Onder ander afwatering weg door middel van gesloten buizen en infiltratiegreppels voor het water van het talud en bovengelegen hellingen. In het geohydrologisch onderzoek is onderzocht of de aanleg van de weg effect heeft op de waterhuishouding in de omgeving. Gezien de beperkte zettingen zal de doorlatendheid van de slechtdoorlatende lagen ten opzichte van de oorspronkelijke doorlatendheid nauwelijks of niet veranderen. Geconcludeerd kan worden dat door de diepe grondwaterstand en doordat de zettingen vrijwel geen invloed hebben op de doorlatendheid van de bodem de BPL geen invloed heeft op de grondwatersituatie in het Bronnenbos en omgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10877**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Daarnaast wordt aangegeven dat er nog actualisatie`s zijn doorgevoerd die nog niet zijn berekend. Significante gevolgen voor de Natura2000 zijn niet met zekerheid uit te sluiten omdat er nog aanvullende berekeningen moeten plaatsvinden. De verwachting dat nieuwe bronmaatregelen een bijdrage leveren is onvoldoende garantie om aan te nemen dat er geen significante effecten te verwachten zijn binnen de Natura 2000 gebieden. Wij verzoeken u de luchtkwaliteitsgegevens mét en zónder Buitenring alsnog inzichtelijk te maken.
Antwoord:	De aangepaste Passende Beoordelingen bevestigen de eerdere conclusies van het onderzoek. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10884

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Licht□36. Ten aanzien van verlichting van wegen wordt aangenomen dat er geen substantiële uitbreiding zal plaatsvinden. Echter, gezien het uitgebreide aantal op- en afritten verwachten wij dat juist wel. In de regel wordt een snelweg niet verlicht maar gezien het grote aantal op en afritten zal volgens ons sprake zijn van een overloop van de verlichting van de ene naar de volgende afrit. Een toename van verlichting zal zeker in en in de omgeving van natuurgebieden (N2000, EHS) invloed uitoefenen op o.a. de avi- en (entomo)fauna.□
Antwoord:	De BPL wordt met uitzondering van de verkeersknooppunten onverlicht uitgevoerd. Bij de relevante faunapassages zijn ontwerpeisen opgenomen met betrekking tot het beperken van eventuele verlichting. Daar waar wel verlichting wordt toegepast op het traject van de BPL dient dat te gebeuren met het oog op de verkeersveiligheid maar wordt lichtafschermende armatuur gebruikt en is de verlichting bovendien dimbaar. Ter plaatse van het Geleenbeekdal zal de situatie na de aanleg van de BPL zelfs verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De huidige verlichting wordt namelijk vervangen door lichtafschermende armatuur met dimbaar licht of wordt verwijderd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10887

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Water□Het Geohydrologisch onderzoek heeft geen relevante informatie voor de hydrologische samenhang tussen de kwetsbare grondwaterafhankelijke natuurwaarden en het traject van de BPL opgeleverd. De gestelde afwezigheid van enig negatief hydrologisch effect van de BPL op de natuur wordt niet onderbouwd. □
Antwoord:	In het ontwerp is ter plaatse van de kwetsbare natuurgebieden het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. De bodem en het grondwater worden niet aangesneden. □□Het hemelwater dat valt op de verharding en de taluds wordt naar de droogvallende bergingssloten gevoerd. Het hemelwater voegt zich door de onverzadigde zone bij het grondwater. Door toepassing van stuwschotten wordt het hemelwater ondanks hoogteverschillen vastgehouden en lokaal geïnfiltreerd. Met de verschillende maatregelen die worden genomen, blijft het intrekgebied gelijk. De BPL wordt hydrologisch neutraal gerealiseerd. □□Door het niet aansnijden van het grondwater en het niet aantasten van het intrekgebied treden geen significant negatieve effecten op ter plaatse van de natuurgebieden. Nader onderzoek naar de hydrologie van de natuurgebieden is niet vereist. □□ De waterparagraaf is tezamen met het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10890**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Aan de verspreiding van in het afspoelend wegwater opgeloste stoffen wordt geen aandacht besteed, terwijl deze stoffen zich via grondwaterstroming verplaatsen. De veronderstelde zuiveringsprocessen in wegtalud en wegbermsloot worden niet onderbouwd.□Er zijn genoeg vergelijkbare wegen in Nederland die nu de verkeersintensiteit hebben die de BPL straks krijgt een waar door middel van metingen zou kunnen worden aangetoond in hoeverre verspreiding van verontreinging plaatsvindt. □
Antwoord:	De uitwerking van de afwatering is gebaseerd op geldende landelijke beleidslijnen en specifiek beleid van het waterschap. Het afwateringsplan is akkoord bevonden door het waterschap in het kader van de Watertoets. Voor de verwerking van afstromend wegwater zijn verschillende mogelijkheden. Voor dit plan is de trits uit het Nationaal Bestuursakkoord Water: Infiltreren, bergen, afvoeren aangehouden. Waarbij de voorkeur allereerst uitgaat naar infiltratie boven bergen of direct afvoeren. Vanwege het lage CZV en nitraat gehalte, relatief grotere hoeveelheden schoon water en mogelijke extra belasting van rioleringstelsel is afvoer via riolering naar RWZI's geen optie. Ook door het waterschap is aangegeven dat afvoer naar de RWZI's, maar ook diepte-infiltratie naar diepere grindlagen niet mogelijk is.□□De maatregelen die worden genomen om de waterkwaliteit te bewaken zijn gebaseerd op het rapport 'Afstromend wegwater' van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). Dit rapport geldt als belangrijkste richtlijn in Nederland over hoe om te gaan met afstromend wegwater bij snelwegen en provinciale wegen. Dit rapport wordt ook door het waterschap gebruikt als toetsing. De maatregelen die zijn voorzien komen overeen met maatregelen die in het rapport van het CIW worden voorgeschreven voor 'autosnelwegen met aanvullende maatregelen bij toenemende kwetsbaarheid van het gebied'. Er is bij de verschillende maatregelen dus reeds rekening gehouden met een grote verkeersbelasting en aanwezigheid van kwetsbare gebieden. Concreet worden de volgende maatregelen voorzien:□-□Geluidsreducerend asfalt; hierop worden reeds een aantal verontreinigingen vastgelegd.□-□Wegmeubilair van niet-uitloogbare materialen.□-□Grondverbetering onder sloten en in de bermen met toevoeging van lutum en organische stof voor het binden van metalen.□-□Brede bermen voor het binden van verontreinigingen en omzetting van PAK's en minerale oliën.□-□Bezinking en bodempassage in de droogvallende bergingssloten.□-□Compartimentering van sloten voor calamiteiten en extra bezinking.□-□Ledigingen op oppervlaktewater bij extreme buien die eens in de 10-100 jaar voorkomen vinden alleen op plaats op niet-kwetsbare beken of regenwaterbuffers die door het waterschap zijn aangegeven. □-□Afvoer via gesloten buizen of sloten met dichte bodem in de meest kwetsbare gebieden.□Een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen is in opgenomen in het afwateringsplan (rapport 6b)□□Gezien het bovenstaande, vinden wij infiltratie van afstromend wegwater in de bodem de beste wijze om verspreiding van stoffen zoveel mogelijk te beperken. Wanneer de bermbodem een voldoende bindend vermogen heeft zullen de hierin geïnfiltreerde verontreinigingen in de bovenste centimeters worden vastgehouden. Deze laag kan, wanneer de verontreinigingsgraad een bepaald niveau heeft bereikt, worden verwijderd en gecontroleerd worden afgevoerd. Bovendien hebben in de bovenste zuurstofrijke bodemlaag veel organische verontreinigingen, zoals PAK's, de tijd om te degraderen tot niet-schadelijke componenten. Tenslotte draagt het infiltreren van wegwater bij aan het aanvullen van de grondwatervoorraad .□□□Uit onderzoeken in de praktijk, die in het verleden zijn uitgevoerd, blijkt dat de verontreinigingen bij de sterkst vervuilende snelwegen met een DAB-wegdek beperkt blijft tot de bovenste 0 tot 30-40 cm van de bodem en (exceptioneel) afneemt met de afstand. De kwaliteit van de bodem op circa 10 meter van de weg is van dezelfde orde als op circa 200 meter afstand. Ook is geconstateerd dat overschrijding van de streefwaarden in de bodem pas vele jaren na openstelling van de weg plaatsvindt. In het grondwater zijn in deze onderzoeken nergens overschrijdingen van de streefwaarden waargenomen.□□Om daadwerkelijk te garanderen dat er geen verontreinigingen naar de ondergrond doorslaan maakt monitoring een belangrijk onderdeel uit van het beheer en onderhoud. Nabij kwetsbare gebieden is de monitoringsfrequentie hoger. Bij geconstateerde verontreinigingen, waarbij de streefwaarden worden overschreden, zal de humeuze bovenlaag worden afgegraven en vervangen. De aanpak dient te worden vastgelegd volgens een operationeel beheerplan. Het opstellen van een operationeel beheerplan maakt geen onderdeel uit van het PIP.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10892**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op basis van de huidige rapportage kan niet worden uitgesloten dat de grondwaterafhankelijke, kwetsbare natuurwaarden in het Kathagerbroek en de Breukberg significante schade zullen lijden.□□Aansluiting Nuth in relatie tot het Kathagerbroek.□Van het Kathagerbroek is in (geo)hydrologisch opzicht weinig met zekerheid bekend. Van het gebied zelf is bekend dat er bronnen voorkomen en op de oostflank van het Geleenbeekdal lokaal veen voorkomt. Beide verschijnselen zijn een indicatie voor permanente kwel en duiden op een regionaal grondwatersysteem van waaruit deze kwel afkomstig is. Het geohydrologisch onderzoek geeft geen informatie over de grootte van de kwel en samenhang tussen de kwel/ bronzones in het Kathagerbroek en zijn omgeving. Vanwege de kwetsbare natuurwaarden en de te verwachte verontreiniging van het van het wegdek afstromend neersïagwater wordt langs traject D, volgens het deelrapport 6b, gekozen voor direct afvoer naar de Geleenbeek. Gesteld wordt (blz 68, deelrapport 6a) dat de afname van het intrekgebied voor de kwelzone in het Kathagerbroek nihil is ten opzichte van de huidige omvang. Dit wordt echter nergens onderbouwd of aangetoond. Het ruimtebeslag van traject D met de nieuwe op- en afritten is aanzienlijk en daarmee samenhangend de vermindering van de hoeveelheid infiltrerend regenwater. Overigens is in de tekst ook sprake van lozing van het overtollige wegwater op bermsloten en vervolgens infiltratie naar het grondwater. Niet al het wegwater wordt dus afgevoerd naar de Geleenbeek. Gelet op de korte afstand tussen de kwelzone in het Kathagerbroek en traject D zal dit water in het Kathagerbroek opkwellen en kan aantasting van de natuurwaarden niet worden uitgesloten. Voor een uitgebreide toelichting verwijzen we naar bijlage 4. Water□
Antwoord:	De oostelijke helling van het Geleenbeekdal is van belang voor de voeding van de Kathagenbeemden. In de huidige situatie is hier ook een droogdal aanwezig. Om de voeding van de kathagenbeemden en het geleenbeekdal in stand te houden zijn een aantal specifieke maatregelen voorzien die zijn uitgewerkt in het afwateringsplan (deelrapport 6b). De ligging van de bestaande droogdalen is gebaseerd op beleidsplannen van de provincie Limburg en het waterschap Roer en Overmaas. Om de voeding van de droogdalen te bepalen is gebruik gemaakt van bestaande hoogtekaarten. Door de hydroloog van het waterschap is aangegeven welk deel van het regenwater afstroomt via de helling en welk deel infiltreert. De BPL is deels geprojecteerd nabij het droogdal. Om overlast te voorkomen en de infiltratie minimaal gelijk te houden zijn de volgende specifieke maatregelen voorzien:□-□Aan weerszijden van de BPL zijn bergingssloten voorzien van 8,0 m breed langs de gehele helling. Deze sloten zijn tweemaal zo breed als de sloten op de rest van het traject. In deze sloten is voldoende berging aanwezig om het water van het volledige voedingsgebied van het droogdal op te vangen gedurende een bui die eens in de 100 jaar voorkomt. Hierdoor is meer berging aanwezig dan in de huidige situatie. Om ervoor te zorgen dat het water infiltreert in de bodem en niet grotendeels afstroomt naar de Geleenbeek, worden om de 20 tot 50 meter stuwschotten geplaatst. Deze houden het water vast. Alleen bij zeer extreme buien (> 10 jaar), vindt een vertraagde lediging plaats richting de Geleenbeek. Met deze maatregelen blijft de voeding van het grondwater in stand. □-□Om het wegwater op te vangen, zijn in de oksels van de afritten aanvullende retentie/infiltratievoorzieningen voorzien. Hier kan het gezuiverde wegwater infiltreren en bij extreme buien, vertraagd ledigen op de Geleenbeek. Voor het wegwater worden de zuiveringsstappen doorlopen zoals eerder in deze beantwoording beschreven.□-□Op de Geleenbeek zijn twee ledigingspunten voorzien, waar het regenwater bij extreme buien (T=10) vertraagd kan afstromen naar de Geleenbeek. Vanwege de stuwschotten is deze afvoer niet groter dan de landbouwkundige afvoer in normale situaties□Bovenstaande aanpak voor de afvoer is in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap en akkoord bevonden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10896**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Traject Breukberg Voor de Breukberg geldt evenals vcor het Kathagerbroek dat er, in detail, weinig concreets bekend is over de hydrologie van dit gebied. In het gebied komt een voedselarm hellingveen voor, een indicatie is voor aanvoer van voedselarme kwel afkomstig uit een lokaal ondiep grondwatersysteem. Dit in tegenstelling tot het Kathagerbroek. De omvang en vorm van het intrekgebied van de kwelzone op de oostflank van de Breukberg is onbekend en ook het geohydrologisch onderzoek geeft hierover geen uitsluitsel. In de tekst (blz 78,79, deelrapport 6a) is er overigens afwisselend sprake van een lokaal en een regionaal grondwatersysteem Een eerdere correctie is blijkbaar niet consequent doorgevoerd. Voor het traject bovenlangs de Breukberg wordt ervoor gekozen het, van het wegdek, afstromend regenwater, via talud en bermsloot te laten infiltreren. Ten aanzien van de verwachte verontreinigingen wordt gesteld dat deze zich hechten aan de humeuze en luturnrijke delen van talud en sloot en zich niet verder naar het grondwater zullen verplaatsen. Deze stelling wordt echter eveneens niet onderbouwd. Afgezien van het feit dat het hier vooral crn slecht oplosbare stoffen, dan wel deeltjes gaat, wordt in de rapportage met geen woord gerept over de opgeloste stoffen (zouten) in het afstromend neerslagoverschot. Die zullen zich wel bij het grondwater voegen en uiteindelijk in kwelzones aan de oppervlakte komen.
Antwoord:	Reeds eerder in deze beantwoording is beschreven hoe specifiek wordt omgegaan met de bewaking van de waterkwaliteit van het afstromend wegwater en waarom is gekozen voor infiltratie. Specifiek bij de Breukberg is gekozen voor extra bodemverbetering onder de bergingssloten om de infiltratie te bevorderen. Deze bodemverbetering bestaat uit een halve meter dik grindpakket. In het dal van de Roode beek is ervoor gekozen om een drainerende werking te voorkomen door de bergingssloten met een dichte bodem uit te voeren. Dit ook om te voorkomen dat een drainerende werking ontstaat op het Hellingveen of de Roode beek. Omdat in het beekdal hoge grondwaterstanden aanwezig zijn, is het verlies aan infiltratie door het uitvoeren van de sloten met een dichte bodem minimaal. Het wegwater wordt vertraagd afgevoerd naar de regenwaterbuffer van het waterschap of de ‘vuilwatertak’van de Roode beek. Afvoer op de meanderende ‘schoonwater’ tak van de Roode beek vindt niet plaats. Uit onderzoek van het waterschap naar de eerdere omleggingen van de Roode beek is gebleken dat het drainerende effect op het Hellingveen kleine is. Met name omdat het hellingveen overwegend wordt gevoed met regenwater en er storende ondiepe kleilagen aanwezig zijn. In de zienswijze wordt gesteld dat er afwisselend sprake is van een regionaal/lokaal grondwatersysteem. Voorstel de zienswijze op dit onderdeel is gegrond en de tekst zal worden aangepast in de rapportages. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10898**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Traject Brunssummerheide Het traject Brunssummerheide ligt ten oosten van de Feldbiss-breuk waardoor directe beïnvloeding van het grondwater op de Brunssummerheide en het bronwater van de Rode Beek is uitgesloten. Het traject ligt wel binnen het grondwaterlichaam van de Brandenberg ten oosten van de Brunssummerheide. Ook hier wordt gekozen voor infiltratie van de afstromende neerslag via bermsloten en de veronderstelde zuivering die daarin optreedt. Er wordt geen aandacht besteed aan de verspreiding van de, van het wegdek afkomstige, opgeloste stoffen naar het grondwater.
Antwoord:	Reeds eerder in deze beantwoording is beschreven hoe specifiek wordt omgegaan met de bewaking van de waterkwaliteit van het afstromend wegwater en waarom is gekozen voor infiltratie. Daarnaast wordt op de Brunssummerheide de BPL binnen het bestaande ruimte beslag van de bestaande weg gerealiseerd en de bestaande afwatering gehandhaafd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10899**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De veronderstelde zuivering van niet-opgeloste stoffen wordt niet onderbouwd aan de hand van bv metingen bij vergelijkbare bestaande wegtrajecten. Een ander punt van zorg is de verneveling / en de verwaaiing van neerslag die voor verspreiding van verontreiniging buiten het bereik van het wegtalud en de bermsloten leidt. Er wordt gesteld dat dit door toepassen van een dunne (?) deklaag type B wordt beperkt. Echter er wordt niet aangetoond dat de beperking zodanig is dat hiermee risico`s van de verspreiding van verontreinigingen naar het naastgelegen natuurgebied van de Brunssummerheide is uitgesloten. Het effect van de optimalisatie Vaesrade ten opzichte van het Voorkeursalternatief (VKA) is volgens het rapport positief wat betreft bodem en water. Tevens zijn van twee varianten (een maaiveldsliggingsvariant en verdiepte liggingsvariant) de effecten bepaald. Er is echter alleen gekeken naar het effect van ruimtebeslag op erosiegevoelige gebieden en "hoog biotoopontwikkelingspotentiaal". Er is niet gekeken naar de insnijding die de weg in het maaiveld maakt en de hydrologische effecten daarvan op het Kathagerbroek. Met het Kathagerbroek op zo`n korte afstand dient een onderzoek naar de effecten op het hydrologische systeem uitgevoerd te worden om aan te tonen dat er geen (significant) negatieve effecten zijn op de hydrologie van dit Natura2000 gebied. Daarnaast is bij de effect beschrijving geen onderscheid gemaakt in de twee genoemde varianten op blz 47.
Antwoord:	Op de bewaking van de waterkwaliteit wordt elders in deze beantwoording van deze zienswijze ingegaan. Het VKA is op dezelfde criteria beoordeeld als de andere varianten in de MER. Dit betekent dat naast de beoordeling van erosiegevoeliggebied en biotoopontwikkelingspotentiaal ook bij het VKA is gekeken naar de effecten op de grondwaterstanden en -stromen. Daarbij is eveneens meegenomen of de weg verhoogd, verdiept of op maaiveld komt te liggen en de effecten hiervan op het naastgelegen Kathagerbeemden. Ook in de Passende beoordeling voor deze MER is uitgebreid ingegaan op de tijdelijke en permanente effecten van BPL op de Kathagerbeemden. Ook de effecten op grondwaterstromen en -standen zijn hierbij meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10900**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij vragen ons af of uw uitgangspunt sober en doelmatig bij de diverse beekpassages, die toch als zeer belangrijke ecologische verbindingen gezien kunnen worden, wel voldoen aan provinciale beleid inzake duurzaamheid en verbetering en uitbreiding van de kwaliteit van de natuur. Of de voorgestelde faunapassages tegemoet komen aan de kwalificatie SEF beken is volgens ons onvoldoende gegarandeerd. In met name de onderdoorgangen van de Merkelbekerbeek en Roode Beek zien wij een duidelijke verslechtering ten opzichte van de huidige structuur en vragen ons af of deze nieuwe structuur in overeenstemming is met de Kader Richtlijn Water en de kwalificatie die nodig is bij de SEF beken. Een positieve beoordeling, specifiek in deze twee genoemde beken, door het bevoegde Waterschap Roer en Overmaas hebben wij in de ter inzage liggende stukken niet kunnen vinden.
Antwoord:	Met betrekking tot de beekkruisingen heeft met het waterschap Roer en Overmaas veel afstemming plaatsgevonden, ook in het kader van de Watertoets voor het PIP. De basis voor de beekkruisingen is het rapport ‘kruisingen beeklopen’ uitgevoerd door Taken. Hierin zijn optimum en minimumvarianten uitgewerkt voor de beekloopkruisingen, welke zijn onderschreven door het waterschap en de provincie. De verschillende varianten voldoen aan de hydrologische en ecologische eisen. Specifiek voor de Roode beek is voor de onderdoorgang uitgegaan van de Optimumvariant in de uitwerking in het PIP. Dit betekt een onderdoorgang van 30 meter breed en 3 meter hoog. Daarnaast is in de benodigde omlegging van de Roode beek rekening gehouden met de gewenste meanderzone van 25 m breed conform de plannen van het waterschap. De Merkelbekerbeek wordt in het geheel niet gekruist. Wel wordt in het ontwerp het beekdal zoveel mogelijk ontzien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10902**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Nitraat In de eerste aanvulling op het MER Buitenring is geconcludeerd dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. In deelrapport 2 van de tweede aanvulling MER wordt gesteld dat de rechter tot nu niet heeft uitgesloten dat een redenering mogelijk is dat ondanks een toename van de depositie toch geen sprake is van significante effecten gevolgen/ aantasting van natuurlijke kenmerken. Ook wordt zowel voor Brunssummerheide als voor de Kathagerbeemden betoogd dat we eigenlijk met de verhoging van de N-depositie geen rekening kunnen houden. Strekking van dat betoog is dat we de cijfers niet absoluut mogen nemen en dus er niets mee kunnen. Deze bewering is voor ons onbegrijpelijk en klinkt ook niet geloofwaardig. Dergelijke opmerkingen lijken in onze ogen bedoeld om de ernst van een verhoging van de stikstofdepositie te relativeren. Het is echter andersom; er zijn tal van uitspraken waarin de rechter stelt dat in overbelaste situaties, elke uitbreiding van stikstofdepositie, hoe gering ook, kan leiden tot significante effecten.
Antwoord:	Voor de wijze van beoordeling mbt NOx willen we graag verwijzen naar de Passende Beoordelingen. Hierin wordt duidelijk gemaakt dat de beoordeling heel genuanceerd is. Het is zaak om tot een gedegen ecologisce beoordeling te komen, waarbij alle factoren in het gebied mee dienen te worden genomen. De genoemde passage is daarnaast bedoeld om inzicht te geven in de betekenis van de kritische depositiewaarden, zoals deze ook door Van Dobben en Van Hinsberg (2008) in hun rapport worden verwoord. Ook het bevoegd gezag zal in het kader van de NB-wetprocedure hier niet lichtzinnig mee omgaan. Zie ook de beantwoording bij punt 26. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10906**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	35.□Te hoge N-depositief heeft nadelige gevolgen. Dat uit zich in verlies van soorten en in een kostbaarder beheer om de hogere `gewas`-productie (een van de gevolgen van hoger Ndepositie) te compenseren. Het ligt in de rede om aan te geven in welke mate de buitenring de stikstofdepositie verhoogt. Als dat een serieus te nemen hoeveelheid is dient de Buitenring dat te compenseren. Overigens wordt geconstateerd dat het onderzoek naar de stikstofdepositie nog niet is afgerond. Het is ons inziens dan ook noodzakelijk eerst dit onderzoek af te ronden, alvorens het proces tot vaststelling van het inpassingsplan wordt voortgezet. Immers het is niet uitgesloten dat er wel degelijk een toename van de stikstofdepositie zal optreden met een kans tot een significant effect tot gevolg.
Antwoord:	In de Passende Beoordelingen wordt juist de toe- of afname van NOx depositie ten opzichte van de referentiesituatie beoordeeld. In het kader van N2000 speelt alleen de vraag of hiermee significant negatieve effecten optreden. Als dit het geval is - en dat is in de beschikbaar gestelde stukken niet geconcludeerd - dan is ook sprake van compensatie. Hierbij kan de lijn gevolgd worden zoals aangegeven in uw zienswijze.□□De provincie heeft de bevoegdheid om via herbegrenzing van de EHS, natuurcompensatie in de EHS te laten plaatsvinden. De via natuurcompensatie te realiseren oppervlakte nieuwe natuur of beheersgebied in de EHS wordt dan elders voor de EHS ingezet. De EHS-hectaren die elders worden ingezet, worden herbegrensd bij de eerstvolgende herziening van het Provinciaal Natuurbeheerplan (voorheen Stimuleringsplan natuur, bos en landschapsbeheer)." □De berekeningen met betrekking tot stikstofdepositie zijn uitgevoerd. Daarbij heeft conform de Natuurbeschermingswet 1998 toetsing plaatsgevonden van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10910**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	36.□De stelling dat in de situatie met PBL sprake is van een lagere depositie dan in de huidige situatie mag niet automatisch leiden tot de conclusie dat er geen sprake is van significante effecten. Aangezien sprake is van een project in de zin van de Habitatrichtlijn, zijn GS gehouden een beoordeling te maken van de verenigbaarheid van de extra depositie ten gevolge van de aanleg van de PBL met de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken natuurwaarden.
Antwoord:	De provincie heeft de bevoegdheid om via herbegrenzing van de EHS, natuurcompensatie in de EHS te laten plaatsvinden. De via natuurcompensatie te realiseren oppervlakte nieuwe natuur of beheersgebied in de EHS wordt dan elders voor de EHS ingezet. De EHS-hectaren die elders worden ingezet, worden herbegrensd bij de eerstvolgende herziening van het Provinciaal Natuurbeheerplan (voorheen Stimuleringsplan natuur, bos en landschapsbeheer)." □De berekeningen met betrekking tot stikstofdepositie zijn uitgevoerd. Daarbij heeft conform de Natuurbeschermingswet 1998 toetsing plaatsgevonden van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de weg.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10911**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	37. Gezien de grote overschrijding van de grenswaarden is een depositietoename zonder een gelijktijdig geldend, op robuuste reductie gericht beleid niet toelaatbaar. Een dergelijk beleid ontbreekt op het moment echter. Er wordt daarmee ten onrechte in feite een voorschot worden genomen op mogelijke verwachte - maar niet zeker gestelde - afname van de stikstofdepositie. Ook uit de jurisprudentie kan worden afgeleid dat dit niet is toegestaan. De huidige Natuurbeschermingswet biedt de mogelijkheid om via een zogenaamde programmatische aanpak stikstof wel een soort saldobenadering te volgen. Deze PAS is echter nog niet vastgesteld. Zowel niet op landelijk als op regionaal niveau. In het betreffende N2000 beheerplan worden de uitkomsten van het PAS opgenomen. Dan moet ook duidelijk zijn welk tempo van stikstofverlaging in het Beheerplan wordt voorgestaan. Pas als de extra depositie t.g.v de PBL past binnen de geplande stikstofdepositiecurve zou eventueel de conclusie kunnen worden getrokken dat er geen sprake is van significante effecten.
Antwoord:	De berekeningen met betrekking tot stikstofdepositie zijn uitgevoerd. Daarbij heeft conform de Natuurbeschermingswet 1998 toetsing plaatsgevonden van de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de weg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10913**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	38. De Commissie MER heeft aangegeven dat niet met zekerheid kan worden uitgesloten dat de aanleg van de Buitenring significante gevolgen heeft voor de in de Passende Beoordeling betrokken Natura2000 gebieden. Dit in verband met de stikstofdepositie die het gevolg is van de aanleg van de Buitenring in relatie tot habitats waarvoor de kritische depositiewaarde wordt overschreden. De Commissie heeft daarom aangegeven dat ofwel door toegespitst onderzoek moet worden aangetoond dat significante gevolgen met zekerheid kunnen worden uitgesloten, ofwel dat de ADC-toets moet worden doorlopen Om tot een adequate beoordeling van de depositie te komen wordt nog onderzoek uitgevoerd met de meest recente kennis, nieuwe rekenmodellen, modelversies en onderzoeksmethoden. Dit onderzoek is op dit moment nog niet afgerond. Zolang niet bekend is hoe snel en hoe groot de afname van de depositie is, kan niet met zekerheid gesteld worden dat er geen significante effecten op de Natura2000 doelstellingen zijn. Dat betekent dat indien niet met zekerheid gezegd kan worden dat er geen significante effecten zijn, geheel conform het advies van de commissie MER , overgenomen door het college van GS, een ADC-toets uitgevoerd moet worden(Alternatieven, Dwingende Reden van Groot Openbaar Belang , Compensatie). Wij verzoeken GS om de ADC-toets alsnog uit te voeren.
Antwoord:	Op basis van huidig onderzoek naar NOx kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een significant negatief effect. Op basis daarvan is er geen aanleiding om ADC-toets uit te voeren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10915**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	39. M.b.t de manege Ouverbergstaat (Brunssummerheide) wordt gesteld dat er geen cumulatieve effecten met BPL te verwachten zijn omdat de manege een Nbwet vergunning tot 1 juni 2010 heeft. Het bevoegde gezag kan echter opnieuw een vergunning te verlenen, dan wel besluiten dat de manege geen vergunning meer nodig heeft. Daarmee kan er dus wel degelijk sprake zijn van een cumulatief effect. De conclusie dat er geen cumulatieve effecten met andere projecten zijn, is ons inziens niet juist. Bij de toetsing is alleen gekeken naar ruimtebeslag maar er zijn ook andere effecten die kunnen cumuleren, zoals stikstofdepositie en verstoring. Ten aanzien van deze manege wordt ook gesteld dat de inrichting al vóór de aanmelding van het habitatrichtlijngebied in 1995 in het gebied aanwezig was en daarom geen kwalitatieve verslechtering zal veroorzaken. Daar er nog geen resultaten van stikstofdepositie zijn kan volgens ons ook deze conclusie niet getrokken worden Ook de veronderstelling dat de manege zal worden verplaatst is voorbarig dat er geen negatieve effecten van de stikstofdepositie van de manege zijn is onjuist en dus is ons inziens de toetsing niet correct uitgevoerd.
Antwoord:	De bedoelde manege beschikt thans niet meer over een Nbwetvergunning en GS hebben geen voornemen om een nieuwe vergunning te verlenen. De Passende Beoordeling kan er dus gerechtvaardigd van uitgaan dat op het moment dat de BPL in gebruik wordt genomen, de manege zal zijn verplaatst. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10916**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	40. Geconcludeerd wordt dat er geen cumulerende effecten zijn te verwachten met BPL en het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Nieuwenhagenerweg omdat er geen sprake is van ruimtebeslag op Natura2000gebied. Bij dit voorbeeld is alleen gekeken naar het aspect ruimtebeslag en niet naar andere effecten als verstoring en stikstofdepositie en kan niet geconcludeerd worden dat er geen andere en/of cumulerende effecten zijn.
Antwoord:	De reden daarvoor is dat een optelling van verwaarloosbare effecten niet kan leiden tot een significant effect. Wel is het denkbaar dat andere plannen of projecten op een aspect waarop de Buitenring Parkstad Limburg een verwaarloosbaar effect heeft een groot effect hebben dat al dan niet als een significant effect bestempeld wordt. In dat geval is de bijdrage van het verwaarloosbare effect van de BPL nooit zodanig dat dit project de doorslag kan geven bij de conclusie dat het effect significant is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10917

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In het geluidsrapport wordt wel een verschil aangegeven tussen de BPL en de huidige situatie. Echter er wordt geen vergelijkende staat gegeven waaruit geconcludeerd kan worden of er sprake is van een kwantitatieve verbetering of verslechtering, nu of in de toekomst.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. Een vergelijking tussen de geluidbelastingen in de huidige- en toekomstige situatie vindt alleen plaats indien er sprake is van een wijziging van de weg. Hierbij wordt onderzocht of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien er geen reconstructie-effect optreedt zal er geen sprake zijn van een verslechtering van het akoestisch woon- en leefklimaat. Indien er wel sprake is van een reconstructie-effect zal middels het treffen van doelmatige maatregelen dit optredende effect teniet worden gedaan. Daar waar dit niet mogelijk is zal binnen de kaders van de wet een hogere waarde worden aangevraagd. Indien er sprake is van aanleg van een nieuwe weg wordt alleen de toekomstige geluidbelasting inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke norm. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10922

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het onderzoeksgebied is beperkt tot de eerste 400 m vanaf de BPL. Het is ons dan ook onduidelijk of er verbetering of verslechtering optreedt in de gehele Parkstad regio zoals het provinciebestuur in diverse publicaties meedeelt. Blijkens het MER is de grens van overschrijding voorkeursgrenswaarde op veel plaatsen groter dan 400m, met deze wetenschap dient de invloedsfeer en derhalve het onderzoeksgebied hierop aangepast te worden.
Antwoord:	In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald hoe breed een onderzoeksgebied op grond van de Wet geluidhinder moet zijn, afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de vraag of sprake is van een binnen- of buitenstedelijk gebied. Omdat de BPL wordt aangelegd als autoweg met een maximumsnelheid van 100km/uur en 2x2 rijstroken is het onderzoeksgebied 400 m. Aanpassing van de breedte van het onderzoeksgebied is in strijd met artikel 74 van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10923**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	41. Betreffende de natuurgebieden is er sprake van verslechtering. Bij de Natura 2000 dient dan aangetoond te worden of hier sprake is van significante effecten. Ten aanzien van andere natuurgebieden dient getoetst te worden of er sprake is van aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken en mogelijke aantasting van actuele of potentiële waarden.
Antwoord:	Geluidsbelasting heeft geen directe gevolgen voor de kwaliteit van de habitattypen. Daarnaast is wetenschappelijk niet aangetoond dat er een verband is tussen geluid en effecten op de kenmerkende soorten van de betreffende habitattypen, genoemd in bijlage 3 van de Passende Beoordeling van de Brunssummerheide en Teverenerheide (zoogdieren, reptielen, amfibieën en insecten). Voor broedvogels zijn in het kader van de Passende Beoordeling van de Brunssummerheide en Teverenerheide, en de Passende beoordeling van het Geleenbeekdal de mogelijke geluidseffecten van de BPL nauwkeurig in beeld gebracht. Uit beide Passende beoordelingen blijkt dat het geluidsniveau niet toeneemt en zelfs op bepaalde plaatsen afneemt ten opzichte van de huidige situatie. De aanleg van geluidsarm asfalt verklaart deze afname. Hieruit blijkt dus dat er geen sprake is van verslechtering; een nadere toetsing naar de significantie van de effecten is hier dan ook niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10926**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Gezien de afstand van de 48dBa contour ten opzichte van het stiltegebied kunnen wij zonder inzage in een berekening of bepaling niet constateren dat aan de norm inzake stiltegebied wordt voldaan. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet of de berekende belasting betrekking heeft op de kern of aan de rand van het gebied.
Antwoord:	De resultaten van het onderzoek naar de geluidsbelasting in stiltegebieden zijn weergegeven in afbeelding 4.14, op blz. 84 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A. Uit die afbeelding blijkt dat de geluidsbelasting is bepaald op de rand van de stiltegebieden. In het akoestisch onderzoek is ook als uitgangspunt genomen dat de norm van 40 dB(A) geldt op de rand van het betreffende stiltegebied (zie akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, blz. 41). Uit afbeelding 4.14 blijkt verder dat de geluidsbelasting vanwege de BPL op de grens van stiltegebieden ten hoogste 31 dB(A) bedraagt (24 uursgemiddelde waarde op een hoogte van 1,5 meter boven het plaatselijk maaiveld). Deze waarde ligt beneden de door de provincie gehanteerde norm van 40 dB(A) voor stiltegebieden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10928**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Al vele jaren wordt het ontbreken van onderzoek van de impact van geluid op andere faunasoorten aangewend om de broedvogels leidend te maken. Het is ons inziens echter niet correct om een aantal categorieën broedvogels uit te sluiten waardoor een gedeelte van de effecten buiten beschouwing blijft. De beschrijving var. effecten op broedvogels is ons inziens ten onrechte op het onderzoek van Reijnen en Foppen gebaseerd. Het is aangetoond dat dit onderzoek aantoonbare onjuistheden bevat. Wij verzoeken de provincie om de uitgesloten categorieën broedvogels alsnog in de afweging mee te nemen, dan wel een eigenstandig onderzoek te doen naar de effecten van geluid op de andere fauna soorten.
Antwoord:	Voor zover bekend en relevant zijn geluidseffecten op beschermde fauna in beeld gebracht met de best beschikbare wetenschappelijke kennis van dit moment. Daarbij zijn nadrukkelijk de eisen en inzichten van het Bevoegd gezag (LNV) gehanteerd. In het kader van de Flora- en faunawet treden alleen overtredingen op bij soorten met vaste rust- en verblijfplaatsen (artikel 11 Flora- en faunawet). Binnen deze categorie gaat het hoofdzakelijk om broedvogels (selectieve lijst) en vleermuizen. Een en ander is ook conform de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007).□□Het onderzoek van Reijnen en Foppen is inderdaad niet correct overgenomen in de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007). In overleg met de provincie Limburg afdeling Landelijk Gebied zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot geluidseffecten op broedvogels in BPL.□-□Voor de laagste geluidsbelastingszone (42-47 dB(A)) hanteren we 20% afname biotoopgeschiktheid als mitigatietaak.□-□Voor de hoogste geluidsbelastingszone (>47 dB(A)) hanteren we 50% afname biotoopgeschiktheid als mitigatietaak.□-□De berekening wordt alleen uitgevoerd voor vogelsoorten die - op dit moment - strikt jaarrond beschermd zijn binnen de Flora- en faunawet (soorten categorie 1 t/m 4 conform beleidslijn LNV augustus 2009).□ □Deze benadering is conform de eisen vanuit Flora- en faunawet en anticipeert op het aangehaalde Duits onderzoek met striktere geluidsnormen dan Reijnen & Foppen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10929**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bijlage 3 (E.J. Weeda, rapport ivm bedreigde moerassen Buitenring Parkstad Limburg□□Inleiding□□De Provincie Limburg heeft niet aangetoond dat de moerasterreinen waardoor of pal langs het beoogde tracé van de BPL loopt ter hoogte van Nuth , Vaesrade, Merkelbeek, Schinveld en Kerkrade, naar oppervlakte en kwaliteit gerekend, van schade gevrijwaard blijven bij aanleg van de Buitenring. Daardoor komt de provincie in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving met betrekking tot natuurbehoud (Natura200, Flora- en faunawet).□
Antwoord:	In deelrapport 8 A Natuurtoets, Mitigatie- en Compensatieplan BPL behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8B Natuurtoets Aansluiting Nuth behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8C Natuurtoets Avantis behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, alsmede de beide Passende Beoordelingen voor respectievelijk de Brunsssummerheide en Teverenerheide alsmede voor het Geleenbeekdal is aangetoond dat met inachtneming van mitigerende en compenserende maatregelen genoemde gebieden gevrijwaard blijven van schade. De Provincie Limburg heeft een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet inmiddels ingediend en heeft ook een vergunningsaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet ingediend. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10930**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Leeuwerbos □Het moge duidelijk zijn dat het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg ten noorden van Nuth aan de Nederlandse natuur een onherstelbare slag zal toebrengen.□
Antwoord:	De zienswijze geeft in de paragraaf van het Leeuwerbos een opsomming van de bijzondere natuur van het Leeuwerbos. De zienswijze geeft echter niet concreet aan welke activiteit van het project Buitenring Parkstad Limburg, waar precies ten aanzien van welk milieuaspect een onherstelbare slag zal toebrengen. De zienswijze is daarmee ongegrond.□Uit beschikbare informatie is niet af te leiden waar exact het Leeuwerbos is gelegen. Wel kan worden aangenomen dat het bos is gelegen in de buurt van Leeuw, het kerntje ten noorden van Nuth. De bossen in deze omgeving maken onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal of van de EHS of POG. Indien het Leeuwerbos inderdaad is beschermd in het kader van deze beschermingsregimes dan is het effect van de BPL op de actuele en potentiële natuurwaarden van dit bos, getoetst in het kader van deze beschermingsregimes. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10932**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Kathager Beemden en omgeving Naenhof Het moge duidelijk zijn dat een uniek terrein als de Kathager Beemden alleen in goede staat in stand is te houden als het gehele achterliggende intrekgebied intact blijft. Elke terreininsnijding in de hoger gelegen oost- en zuizijde vormt dan ook een bedreiging voor de biologische kwaliteit van het gebied. Dit geldt in het bijzonder voor de strook langs het huidige tracé Nuth-Hoensbroek dirct ten oosten van Naenhof, die een grondwaterbaan bevat die voor de voeding van moerassen langs de Geleenbeek vermoedelijk van levensbelang is, en waar wellicht nog botanische schatten onder het huidige maaiveld verborgen liggen.
Antwoord:	In zowel de Passende Beoordeling van het Geleenbeekdal als de natuurtoets is rekening gehouden met het bijzondere karakter van de Kathagerbeemden. Uiteraard is daarbij ook het hele systeem van aanvoer van grondwater meegenomen. Er heeft een hydrologische analyse plaastgevonde, waarbij is onderzocht wat de invloed is van de BPL op het grondwater in de Kathager Beemden, daarbij is uitdrukkelijk ook rekening gehouden met het achterliggende intrekgebied. Conclusie is dat de BPL geen negatieve effecten heeft op de grondwaterstanden (en kwaliteit van het grondwater). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10933**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Breukberg Versterkte aansnijding van de watervoerend pakket zal de afvoer van basenrijk water doen toenemen en dus ten koste gaan van de unieke moerasvegetatie. Het moge duidelijk zijn dat het beoogde tracé van de Buitenring parkstad Limburg tussen Schinveld en Brunssum door aantasting van het moeras op de Breukberg aan de Nederlandse en zelfs de Europese natuur een onherstelbare slag zal toebrengen. Dit komt nog eens boven op het verlies aan belevingswaarde van de open ruimte tussen bede dorpen, waar ook de bij naburige bewoners geliefde vijvers ten zuidoosten van de Breukberg aan de buitenring dreigen te worden opgeofferd.
Antwoord:	In de natuurtoets is onderzocht wat de gevolgen zijn van de BPL op het grondwater. Hierbij is uiteraard ook de grondwaterstroom meegenomen. Om de effecten van de BPL op de Breukberg te beoordelen, is een geohydrologische analyse gemaakt. Hierin is zowel de geohydrologische situatie en voeding van de Breukberg beoordeeld als de impact van de BPL op dit natuurgebied. Conclusie hierbij was/is dat de BPL geen nadelige hydrologische effecten heeft op de hydrologische situatie van de Breukberg (grondwaterkwaliteit en -kwantiteit). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10934**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bovenste Hof Opnieuw hoeft het geen betoog dat het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg, in dit geval nabij Merkelbeek, aan de Nederlandse natuur een niet meer te herstellen klap zal toebrengen.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen fysieke aantasting optreedt van het bos zelf. Er treedt wel areaalverlies op van het aangrenzende beheergebied. De voeding van dit bronnengebied komt echter niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10937**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Dentgenbach Net als andere botanische waardevolle natte graslanden in het Anseldal en zijdalen wordt het orchideeënterrein langs de Dentgenbach door de gemeente Kerkrade als natuurreservaat beheerd. Het zou kapitaalvernietiging betekenen als oppervlakte en kwaliteit van het terrein, dat met financiering door de gemeente in stand wordt gehouden, door aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg wordt verminderd. Het beoogde tracé van de buitenring zal ook bij Kerkrade aan de Nederlandse natuur een slag toebrengen.
Antwoord:	De oppervlakte en kwaliteit van het bewuste terrein wordt door de aanleg van de BPL niet verminderd. Juist vanwege de aanwezige natuurwaarden in het terrein is het tracé zoveel mogelijk westwaarts geprojecteerd. De zienswijze geeft echter niet concreet aan welke activiteit van het project Buitenring Parkstad Limburg, ten aanzien van welk milieuaspect een slag zal toebrengen. De zienswijze is daarmee ongegrond. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10939**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De provincie heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze moerassen kwalitatief en kwantitatief gevrijwaard zullen blijven van schade als de Buitenring wordt aangelegd conform het ontwerp-inpassingsplan Buitenring. Aldus komt de Provincie Limburg in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving.
Antwoord:	In deelrapport 8 A Natuurtoets, Mitigatie- en Compensatieplan BPL behorend bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8B Natuurtoets Aansluiting Nuth behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, deelrapport 8C Natuurtoets Avantis behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, alsmede de beide Passende Beoordelingen voor respectievelijk de Brunsssummerheide en Teverenerheide alsmede voor het Geleenbeekdal is aangetoond dat met inachtneming van mitigerende maatregelen genoemde gebieden gevrijwaard blijven van schade. De Provincie Limburg heeft een ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet inmiddels ingediend en zal ook een vergunningsaanvraag in het kader van de Natuurbeschermingswet indienen. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10940**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuurgebieden□Voor onze opmerkingen en vragen betreffende onze gebieden Kathagerbroek/Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Breukberg verwijzen we naar Bijlage 5.□□□□Deelrapport 8D. Passende beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal.□* Geleenbeekdal/Kathagerbroek□Er wordt regelmatig gerefereerd aan de `instandhoudingsdoeltstellingen` van N2000 Geleenbeekdal. Op blz 22 worden deze beschreven in tabel 4.2, zo zijn de instandhoudingsdoelstellingen van Kalkmoerassen (H7230) en Vochtige alluviale bossen (H91EOC*) uitbreiding van de oppervlakte en verbeteren van de kwaliteit. Deze uitbreidingen en verbeteringen komen vervolgens niet meer in de passende beoordeling voor. Waarom worden in bijlage 2 bij de kenmerkende soorten in de Kathagerbeemden geen planten genoemd? Zo worden de waarden van de Kathagerbeemden eenzijdig beschreven, terwijl die juist op floristisch gebied erg groot zijn. Op blz 22 wordt aangegeven dat binnen deze passende beoordeling soorten als kwaliteitskenmerk van de betreffende habitattypen worden gezien. Waarom wordt dan in het verdere rapport niets meer over de kwaliteit van de habitattypen geschreven?□
Antwoord:	In de passende beoordeling wordt getoetst aan de instandhoudingsdoelen van de habitattypen en habitatrichtlijnsoorten. Voor een aantal habitattypen zijn dat inderdaad verbeterdoelstellingen en uitbreidingen. In het antwoord op vraag 3 is aangegeven hoe daarmee omgegaan is.□□Planten zijn niet meegenomen in de beschrijving, aangezien de vegetatietypen en habitattypen voldoende informatie geven over de aanwezige vegetatie en kwaliteit van het habitat. De effectbeoordeling vindt plaats op het niveau van habitattypen. Bij de beoordeling van de kwaliteit van het habitattype worden plantensoorten indirect meegenomen. Planten zijn bovendien niet maatgevend voor de uitwisseling tussen populaties in de omgeving, en daarom minder relevant voor de effectbeoordeling. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10941**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 21 zijn er ook algemene instandhoudingsdoelstellingen beschreven over het N2000 Geleenbeekdal, waaronder: `Behoud en indien van toepassing herstel van de bijdrage van het N2000-gebied aan de ecologische samenhang van N2000 zowel binnen Nederland als binnen de Europese Unie.` Waarom is aan deze algemene instandhoudingsdoelstellingen in de verdere passende beoordeling geen aandacht gegeven? Belangrijk bijvoorbeeld voor regionale/landelijke ecologische verbindingszones
Antwoord:	In de passende beoordeling wordt door te toetsen aan de instandhoudingsdoelen van de kwalificerende habitattypen en soorten indirect ook getoetst aan de algemene instandhoudingsdoelen. De instandhoudingsdoelen van de habitattypen en soorten betreffen namelijk een nadere uitwerking van de algemene doelen. Wanneer uit de passende beoordeling blijkt dat er geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de habitattypen en soorten optreden als gevolg van de ingreep, dan volgt daaruit dat er tevens geen significant negatieve effecten op de algemene doelen optreden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10943**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In hoofdstuk 3 worden het plangebied (invloedszone) en projectgebied klein begrensd en beperkt tot de Kathagerbeemden, waarbij de argumentatie volstrekt ontoereikend is. Ook de N2000-gebieden rondom de Platsbeek en noordelijker langs de Geleenbeek kunnen door de nieuwe aansluiting bij Nuth beïnvloed worden. Denk hierbij aan nieuwe barrières voor habitatsoorten of verslechtering van de kwaliteit van habitattypen, door alle nieuwe op- en afritten ten noorden van Nuth. Waarom wordt alleen beperkt gekeken naar de belangrijke Kathagerbeemden?
Antwoord:	Het is inderdaad onjuist dat alleen de Kathagerbeemden door de ingreep beïnvloed kunnen worden. Hiermee wordt gedoeld op het feit dat alleen Kathagerbeemden en omgeving, maar niet de rest van het hele Geleenbeekdal beïnvloed kan worden. In de effectbeoordeling zijn alle mogelijke effecten van de weg onderzocht. Dit blijkt onder andere uit de effectbeoordeling van (permanente en tijdelijke) verdroging. Hierbij is geen grens aangehouden in het onderzoeksgebied.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10944**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 22 en 23 in de aanwijzing van de Kathagerbeemden tot Beschermd Natuurmonument worden ook de bodemkundige - en hydrologische waarden, rust voor de fauna in het gebied en de aanzienlijke kwel aan de voet van de helling en in het laaggelegen broekbos genoemd. Waarom zijn deze wettelijk beschermde waarden in de passende beoordeling niet goed onderzocht en beschreven bij de beoordeling van de nieuwe op- en afritten vlakbij de Kathagerbeemden?
Antwoord:	Al deze waarden zijn meegenomen in de passende beoordeling, in de toetsing aan de instandhouidngsdoelen van de habitattypen en soorten. Hydrologische waarden en de aanzienlijke kwel komen aan de orde bij de effectbeoordeling van verdroging, bodemkundige waarden bij de effectbeoordeling van vermesting en verzuring, en rust voor fauna bij de effectbeoordeling van verstoring. Wanneer sprake is van mogelijk negatieve effecten op deze waarden (zoals bij verdroging), dan worden mitigerende maatregelen genomen om deze effecten te voorkomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10945**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 24 worden in deze passende beoordeling veel soorten en soortgroepen buiten beschouwing geplaatst (bijv ree). Met als reden dat ze te algemeen zijn of op populatieniveau weinig hinder ondervinden van effecten als versnippering en□barrièrevorming! (Op blz 33 wordt vervolgens wel een speciale migratieroute voor het ree aangegeven.) Planten worden bovendien niet als maatgevend voor uitwisseling tussen populaties in de omgeving gezien en daarom minder relevant voor de nader uit te voeren effectbeoordeling! Deze redenaties zijn onbegrijpelijk en leiden tot enorme versmalling van de passende beoordeling.□
Antwoord:	Het doel van de passende beoordeling is te toetsen of de staat van instandhouding van de kwalificerende habitattypen en soorten, en kenmerkende soorten in het kader van het Beschermd Natuurmonument, wordt aangetast. De reden dat algemene soorten niet zijn meegenomen in de effectbeoordeling is dat, als gevolg van de grote populatieomvang, de kans op een negatief effect van de ingreep zeer klein is. De reden dat het ree toch genoemd staat bij het gedeelte over de faunapassage langs de Geleenbeek, is vanwege de wens van de provincie om deze faunapassage ook geschikt te maken voor grotere zoogdieren (ongeacht het feit of ze algemeen zijn of niet). □Wat betreft de effectbeoordeling van planten: zoals al staat toegelicht in de passende beoordeling is de effectbeoordeling van planten indirect gedaan via de beoordeling van habitattypen en vegetaties. Dit is voldoende om een gefundeerde uitspraak te doen over het al dan niet optreden van significant negatieve effecten op het Natura 2000-gebied.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10948

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In par 5.3 wordt aangegeven dat het tijdelijke effect van de aanleg van de kunstwerken in het ergste geval kan leiden tot een daling van 80 cm in de GLG en GHG van de Kathagerbeemden. Dit zou desastreus zijn. Er wordt aangegeven dat er met waterdichte bouwkuipen gewerkt kan worden. Hoe zeker wordt dit ook gedaan en hoe zeker is hiermee het tijdelijke negatieve effect werkelijk op te lossen? En hoe lang is tijdelijk? Welke risico`s voor de natuur horen bij waterdichte bouwkuipen?
Antwoord:	Uit de passende beoordeling blijkt dat, wanneer het kunstwerk boven de Geleenbeek wordt aangelegd zonder mitigerende maatregelen, grondwaterstandsdaling, tijdelijke verdroging en daarmee gepaard gaande significant negatieve effecten op de vegetatie niet zijn uit te sluiten. Deze significante effecten zijn te voorkomen door het toepassen van mitigerende maatregelen zoals het gebruik van waterdichte bouwkuipen. Om die reden is de provincie verplicht om deze maatregelen uit te voeren, en grondwaterstandsdaling als gevolg van bemaling te voorkomen. De waterdichte bouwkuipen leiden tot een licht effect op de stromingsrichting: stroomopwaarts ontstaat een lichte opstuwing en stroomafwaarts een lichte verlaging van de grondwaterstromen. Dit verschil betreft echter maximaal 10 cm t.o.v. de normale grondwaterstandswaarden en blijft daarmee binnen de natuurlijke variatie in de grondwaterstanden. Het effect op de grondwaterstanden van de bouwkuipen is dus minimaal en dermate beperkt dat dit niet leidt tot een negatief effect op de vegetatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10949

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er wordt op blz 47 aangegeven dat het zomerseizoen als droogste seizoen het beste is voor uitvoering van kunstwerk KW15.4. Is de zomer juist niet het meest kwetsbare seizoen voor de zo belangrijke natte vegetatie die dan groeit, bloeit, zaden maakt, nectar biedt en biotoop is voor de zeggekorfslak?
Antwoord:	De aanbeveling voor uitvoering van de werkzaamheden in de zomer is gedaan, omdat in die periode de minste effecten optreden op de grondwaterstand. Het verschil tussen de zomer- en wintergrondwaterstanden zijn in dit gebied echter klein, vanwege de continue aanwezigheid van kwel. Het kunstwerk wordt geplaatst onder de weg, en valt daarmee binnen het ruimtebeslag van de weg, zoals dat in de passende beoordeling is opgenomen. De vegetatie (en de van deze vegetatie afhankelijke soorten) die in deze zone aanwezig zijn leiden inderdaad de minste schade wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd buiten het groeiseizoen. Buiten het groeiseizoen is de vegetatie namelijk minder afhankelijk van het grondwater, en daarnaast zijn de soorten als de zeggekorfslak buiten het groeiseizoen minder afhankelijk van deze vegetatie. De zienswijze is op dit punt juist dat het uitvoeren van de werkzaamheden in de zomer kan leiden tot een effect op de aanwezige vegetatie en hiervan afhankelijke soorten. Om die reden is op dit punt de passende beoordeling aangepast. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel deels gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10950**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Klopt het dat het permanent areaalverlies van N2000-natuur van 0.52 ha (blz 31 en 46) niet wordt gecompenseerd ?
Antwoord:	Nee, dit klopt niet. Dit areaal is namelijk tevens beschermd als EHS-gebied. Er vindt dus compensatie plaats van dit gebied middels EHS-compensatie. De taakstelling en uitwerking van de EHS-compensatie staat opgenomen in deelrapport 8B Natuurtoets Aansluiting Nuth. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10951**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De afweging bij de effectbeschrijving op blz 31 is niet duidelijk. Welke overige factoren zijn reeds in de voortoets en in de eerdere passende beoordeling als niet relevant naar voren gekomen?
Antwoord:	De enige factor die hier niet aan de orde is is vernatting. Alle andere factoren zijn aan de orde gekomen in de voorliggende passende beoordeling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10952**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In paragraaf 5.2.2 wordt beschreven hoe het nieuwe bredere weggedeette bij het habitattype Vochtige alluviale bossen zo smal mogelijk wordt gehouden door niet met flauwe taluds te werken maar met aan de noord- en zuidzijde zo steil mogelijke taluds. Vervolgens wordt aangegeven dat: `Het versnipperende effect van de verbreding neemt niet veel toe ten opzichte van de huidige situatie, als gevolg van de beperkte verbreding. Om het versnipperende effect van de weg te mitigeren wordt de weg ter hoogte van Kathagerbeemden overal boven het maaiveld aangelegd.` Hoe kan een bredere weg met aan twee zijden een heel steil talud minder versnipperend werken dan een smallere weg zonder taluds?
Antwoord:	Er zijn twee maatregelen genomen om de versnippering en ruimtebeslag als gevolg van de wegverbreding ter hoogte van de Kathagerbeemden te verminderen: aanleg van de weg op steile taluds en aanleg van een brede faunapassage onder de viaduct langs de Geleenbeek. Het is inderdaad niet juist dat de versnippering van de weg wordt gemitigeerd door aanleg van de weg boven maaiveld. De zienswijze is op dit punt dus juist. De betreffende zinsnede zal op basis hiervan worden aangepast in de passende beoordeling.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10955**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waarom wordt op blz 40 gewerkt met geluidscontouren van een 24-uurs gemiddelde? Tijdens de spits is het natuurlijk veel drukker en zal het geluidsvolume dermate veel hoger zijn. Hier is nu geen inzicht in en kan het effect van geluid op de habitattypen en habitatsoorten niet goed beoordeeld worden. Belangrijk zeker gezien de extra opname in de tekst van het Beschermd Natuurmonument over rust voor de fauna en de extra wegen die nu dicht bij de Kathagerbeemden worden aangelegd. Denk ook aan de das en vleermuizen bij de Jeugrubbe.
Antwoord:	De reden voor het gebruik van een 24 uurs-gemiddelde, is dat dieren zowel overdag als 's nachts actief zijn. Dit geldt niet alleen voor de broedvogels waarop de effecten in deze effectbeoordeling zijn beoordeeld, maar ook voor zoogdieren als vleermuizen en de das. Deze laatste zijn zelfs vooral later in de avond en 's nachts actief. Dit is juist de periode waarin het rustig is op de weg, en dus sprake is van een gemiddeld lager geluidsvolume. Om deze verschillen tussen dagactieve en nachtactieve soorten en in verkeersdrukte door de dag heen te ondervangen kunnen de effecten dus alleen bepaald worden door het gebruik van een 24-uursgemiddelde. Om die reden wordt dit in de regel gebruikt bij effectbeoordeling van verstoring op natuur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10956**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 50 worden als cumulatief effect een tweetal nieuwe bedrijventerreinen rondom de nieuwe aansluitingen van Nuth gepresenteerd. Er wordt vervolgens geconcludeerd dat dit echter niet zal leiden tot verdere aantasting van de natuurlijke kenmerken van het N2000-gebied Geleenbeekdal. Hoe komt men meteen aan deze conclusie, zonder enige verdere uitleg, onderzoek of gegevens?
Antwoord:	In de Passende Beoordeling is aangegeven dat de mogelijke nieuwe bedrijventerreinen de begrenzing van Natura2000 zullen respecteren, en dus niet zal leiden tot ruimtebeslag, zodat cumulatie evenmin aan de orde is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10957

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Deelrapport 8B - Natuurtoets Aansluiting Nuth Bij de verspreidingskaart van de vleermuizen in de periode 2004-2009 valt op dat in bijvoorbeeld de Kathagerbeemden geen vleermuizen lijken voor te komen. Dit is hoogst onwaarschijnlijk, gezien het wel veelvuldig voorkomen van vleermuizen in nabijgelegen gebieden. Is in deze periode geen onderzoek in dit deelgebied gedaan? Dit schijnbare gebrek aan goede gegevens van de in deze natuurtoets als eerst behandelde soortgroep vleermuizen (tabel 3 soorten van de Flora- en faunawet) geeft meteen vraagtekens over de volledigheid en betrouwbaarheid van de onderzoeksgegevens in deze totale natuurtoets. Hoe goed is het veldonderzoek gedaan? Er wordt wel in par 1.4 naar allerlei rapporten verwezen, maar de enige verantwoording die daarbij wordt beschreven is dat deze informatiebronnen zijn `geraadpleegd`. Op blz 16 lijkt het erop dat alleen veldonderzoek is gedaan naar soorten en locaties die al in de literatuur bekend waren. Is er in de afgelopen 3 tot 5 jaar geen vlakdekkende basisinventarisatie van vleermuizen uitgevoerd in het invloedsgebied? En hoe zit het bij de andere soortgroepen? Is er bij het onderzoek in deze natuurtoets alleen uitgegaan van bestaande gegevens en zijn die gecheckt in het veld of ze nog voorkomen? Is er niet naar nieuwe vindplaatsen of nieuwe soorten gezocht in het invloedsgebied?
Antwoord:	De invloedszone van Aansluiting Nuth is (door bureau Taken) onderzocht op het voorkomen van beschermde soorten in de periodes mei 2009- februari 2010 en in de periode mei 2008- april 2009. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd middels bureauonderzoek en veldonderzoek. Tevens zijn voor het invloedsgebied aansluiting Nuth gegevens opgevraagd bij verschillende instanties waaronder Vereniging Natuurmonumenten. Daarop hebben wij een beperkt aantal verspreidingsgegevens van beschermde soorten ontvangen, en meegenomen in de natuurtoets. In beide onderzoeken van Taken is voor vleermuizen een onderzoeksgebied aangehouden met een grootte van het ruimtebeslag van het tracé + 50 meter brede zone rondom het tracé. Voor deze en andere soortgroepen is het onderzoeksgebied afzonderlijk bepaald op basis van de Natuurcompensatiemethodiek van de Provincie Limburg, en in overleg met de Provincie Limburg. Dit kan verklaren waarom van vleermuizen alleen van de zone rondom de weg, en niet van de overige delen van de Kathagerbeemden gegevens beschikbaar zijn. Aangezien buiten de zone van 50 meter rondom het tracé geen effecten op vleermuizen te verwachten zijn is het overige deel van de Kathagerbeemden niet relevant in het kader van deze natuurtoets. Zie voor een nadere toelichting de Natuurcompensatiemethodiek van de Provincie Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01612-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 10958

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Leidt het ontbreken van vleermuiswaarnemingen in de Kathagerbeemden er toe dat er onvoldoende aandacht is voor mitigerende maatregelen in hoofdstuk 7 ter verbetering van de ecologische relatie tussen het Jeugrubbebos en de Kathagerbeemden?
Antwoord:	Nee, zie voor een toelichting het antwoord op de vorige vraag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10959**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In par 5.4.4 wordt niks gezegd over de waarnemingen van hazelworm en levendbarende hagedis tussen Vaesrade en het Jeugrubbebos. Terwijl het versnipperende effect van de nieuwe aansluiting en de Buitenring wel degelijk hier aanwezig zal zijn voor deze soorten. De functionaliteit van het leefgebied van deze soorten is hier niet gegarandeerd. In par 7.5 worden door deze omissie ook geen mitigerende maatregelen opgenomen.
Antwoord:	Aangezien de betreffende waarnemingen van deze soorten uit 1900 stammen, zijn deze waarnemingen niet in de effectbeoordeling meegenomen. Voor de flora- en faunawet mogen de waarnemingen van soorten waarop effecten van ruimtelijke ingrepen worden beoordeeld (en eventueel ontheffing wordt aangevraagd) namelijk niet ouder zijn dan 5 jaar. Vanwege een fout in het GIS-bestand zijn deze waarnemingen toch op de kaart verschenen. De waarnemingen zijn echter dermate oud, en daarnaast is het biotoop dermate ongeschikt (grootschalige akkers en weilanden) voor deze soorten, dat de kans zeer klein is dan beide soorten nog op deze locatie voorkomen. Om deze redenen zijn deze waarnemingen niet meegenomen in de effectbeoordeling en het mitigatieplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10974**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 59 en 60 wordt aangegeven dat mitigerende maatregelen moeten worden getroffen door het leefgebied van de levendbarende hagedis en hazelworm in de spoorberm te optimaliseren met het aanbrengen van ruigte en bos. Is er echter ook onderzoek gedaan in deze spoorberm of er vervolgens op deze locatie geen andere belangrijke soorten hun open spoorberm leefgebied kwijtraken? Het is te betwijfelen of deze mitigerende maatregel wel voldoende werkt voor het behoud van natuurwaarden en meerdere soorten.
Antwoord:	In deze natuurtoets zijn alle beschermde soorten die in het invloedsgebied van de weg voorkomen onderzocht. Dit betekent dat alle relevante soorten die voorkomen in het spoortalud zijn meegenomen in het onderzoek. Voor de soorten die op deze locatie negatieve effecten ondervinden van de ingreep zijn mitigerende maatregelen voorgesteld. Voorbeelden hiervan zijn de das en vleermuizen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10975**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er worden een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld die te maken hebben met aanplant van bos, zodat voorafgaand aan de uitvoering er al een `geschikt` alternatief biotoop voor de bedreigde soorten is aangelegd (in de teksten veelal `optimalisatie leefgebied` genoemd). Nergens wordt echter afgevraagd of bij aanplant van wat boompjes het leefgebied inderdaad me teen geschikt is. Een vliegend hert (par 7.7) heeft bijvoorbeeld niet veel aan jonge eikjes, dus zijn leefgebied valt niet snel te mitigeren. Hoe, wanneer en door wie wordt gecontroleerd of de gecreëerde mitigerende biotopen voorafgaand aan de aanleg van de nieuwe aansluiting en buitenring ook werkelijk van goede kwaliteit zijn en functioneren als alternatief habitat voor de bedreigde soorten?
Antwoord:	Vanuit de Flora- en faunawet geldt de eis dat de mitigerende maatregelen zijn uitgevoerd én functioneren voor de betreffende soorten voordat de werkzaamheden voor de ingreep starten. LNV controleert hier dus op bij verlening van de vergunning voor de Flora- en faunawet. In de toelichting op de vergunningaanvraag van de Flora- en faunawet zal beschreven worden hoe en wanneer dit bewerkstelligd gaat worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10976**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waarom wordt het voorkomen van de nauwe korfslak in het Platsbeekdal in deze natuurtoets weggelaten? Voor de nauwe korfslak is het toekomstig voortbestaan afhankelijk van een goede kwaliteit van zijn habitat en goede ecologische verbinding met de Geleenbeek. Hier heeft de nieuwe aansluiting invloed op.
Antwoord:	Het onderzoek naar slakken is via Bureau Taken gedaan door de heer drs. S.M.A. Keulen in opdracht van de Provincie Limburg. De heer Keulen is een autoriteit als het gaat om onderzoek naar slakken in Nederland. Hij heeft bij de aanvang en bij rapportering van zijn onderzoek geen twijfels geuit over het gekozen onderzoeksgebied. Derhalve vertrouwen we erop dat met het gekozen onderzoeksgebied in voldoende mate alle relevante slakkensoorten en eventuele effecten in beeld zijn gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10977**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 21 wordt er aangegeven dat de kamsalamander in 2009 niet meer cp de bekende locatie van 2007 is teruggevonden. Is er niet in het gehele invloedsgebied onderzoek gedaan naar het voorkomen van de kamsalamander? is wel met de juiste methode onderzoek gedaan naar deze belangrijke soort?
Antwoord:	Alle poelen in het afgebakende onderzoeksgebied van de BPL zijn onderzocht door bureaus aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus.op het voorkomen van amfibieën, waaronder de kamsalamander. Het Ministerie van LNV stelt hoge eisen aan ecologisch onderzoek en verwijst daarom met regelmaat naar ecologische adviesbureaus die aangesloten zijn bij het Netwerk Groene Bureaus is. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van specialisten op het gebied van herpetofauna die voldoende gekwalificeerd worden geacht om methodisch op de juiste wijze onderzoek te doen, zo ook naar de kamsalamander. Specifiek voor de kamsalamander geldt bovendien dat het een soort is die moeilijk te inventariseren valt (J.E.M. van der Coelen, Verspreiding en ecologie van amfibieën en reptielen in Limburg, 1992)□Voorts is gebruik gemaakt van een Bureaustudie die op haar beurt gebaseerd is op gegevens die zijn aangeleverd door onder andere Natuurmonumenten en gegevens die in de databestanden zitten van onder andere het Natuurhistorisch Genootschap. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10978**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waarom wordt in de natuurtoets niet naar dagvlinders gekeken? Zo is bijvoorbeeld in 2009 de keizersmantel (tabel 3 soort) in het Geleenbeekdal waargenomen.
Antwoord:	Dagvlinders zijn onderzocht zoals uit de achterliggende documenten van de ecologische bureaus blijkt. Bovendien zijn geregeld landelijke en provinciale databestanden geraadpleegd. Daarnaast is tijdens de overleggen tussen de Provincie Limburg en uw instantie afgesproken dat gegevens die u bekend zijn, tijdig aan ons door u worden aangeleverd. Van deze waarneming heeft u ons helaas pas via deze zienswijze op de hoogte gesteld. Tenslotte merken we op dat er altijd waarnemingen gemist kunnen worden. Het is niet redelijk van onderzoeksbureaus en van een initiatiefnemer te verwachten dat zij 24 uur per dag, dag in dag uit op elke plek van het tracé onderzoek doen. De bureaus die de onderzoeken doen, zijn allen aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus, waarmee in elk geval voldaan wordt aan de wens van het Ministerie van LNV ten aanzien van het kwaliteitsniveau van de onderzoekers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10983**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op blz 61 wordt voor het vernietigen van het habitat van de maretak als mitigatie voorgesteld nieuwe populieren te planten en daarop de maretak te verplaatsen. Is hier ooit ervaring mee opgedaan en werkt dat? Vestigt maretak zich ook in jonge populierenaanplant? Wordt gewerkt met het uitsmeren van besjes met zaad of wordt geprobeerd de gehele maretak te verplaatsen? Beide manieren lijken moeilijk praktisch uitvoerbaar. En wat wordt er gedaan als de oude populieren zijn gerooid, de maretakken zijn verwijderd en `verplaatst` en vervolgens de maretakken op de nieuwe populieren niet aanslaan? En zijn nieuwe populieren op de nieuwe locatie zelfs wel gewenst ivm overige natuurdoelen en natuurwaarden?
Antwoord:	Er is ervaring opgedaan met het kweken van maretak. Verwezen wordt naar het boekje “Zelf maretak kweken”, van Jo Léger (2009). Maretak kan zich ook vestigen in jonge populierenaanplant. Er wordt gewerkt met het uitsmeren van besjes met zaad. Dat deze methode werkt is beschreven in het eerder genoemde boek. Bovendien is in Limburg ook een kweker gespecialiseerd in het kweken van Maretak. Behalve populieren zijn er ook andere bomen waarop de maretak gedijt, zodat ook andere soorten gekozen kunnen worden indien dat gewenst is vanuit natuurdoelen en natuurwaarden. Mochten de maretakken op nieuwe populieren niet aanslaan, dan wordt een nieuwe poging ondernomen of kunnen reeds gekweekte exemplaren van een teler aangewend worden. De maretak wordt in de directe omgeving teruggebracht waar de ingreep plaatsvindt. Derhalve zal er geen sprake zijn met onverenigbare natuurdoelen en natuurwaarden, temeer omdat ook uit andere boomsoorten gekozen kan worden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10984**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bijlage 7 met het ruimtebeslag van de nieuwe aansluiting bij Nuth geeft een schokkend beeld met 30 ha verlies aan EHS en POG op belangrijke locaties voor dit N2000 natuurgebied en de in dit document eerder toegelichte ecologische verbindingszone tussen Nuth en Spaubeek richting Schinnen. Er wordt aangegeven op blz 65 dat deze compensatiegronden nog moeten worden uitgewerkt in een compensatieplan, omdat het niet is opgenomen in het compensatieplan van de buitenring. Deze omissie geeft geen garanties voor een goede compensatie en is op deze wijze onaanvaardbaar.
Antwoord:	Door een vergaande optimalisatie is het verlies van EHS en POG bij de aansluiting Nuth fors afgenomen. Als gevolg van het nieuw ontwerp moet er maximaal 6,4 hectare (inclusief kwaliteitstoeslag) aan EHS, POG en Boswet worden gecompenseerd. □iiVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10985**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er wordt in par 5.3 aangegeven dat het tijdelijke effect van de aanleg van de kunstwerken in het ergste geval kan leiden tot een daling van 80 cm in de GLG en GHG van de Kathagerbeemden. Dit zou desastreus zijn. Er wordt aangegeven dat er met waterdichte bouwkuipen gewerkt kan worden. Hoe zeker wordt dit ook gedaan en hoe zeker is hiermee het tijdelijke negatieve effect werkelijk op te lossen? En hoe lang is tijdelijk? Welke risico`s voor de natuur horen bij waterdichte bouwkuipen?
Antwoord:	Zie het antwoord bij dezelfde vraag m.b.t. de passende beoordeling Aansluiting Nuth hierboven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10986**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Er wordt bij de mitigerende maatregelen in hoofdstuk 6 en 7 veel geschreven over het geschikt maken van een faunapassage voor een bepaalde soort of het maken van een geschikte faunapassage. Hoe zien deze faunapassages er vervolgens uit? Welke dimensionering wordt toegepast en hoe worden ze geschikt gemaakt? Het wordt niet□concreet gemaakt. Welk regulier onderhoud wordt er vervolgens toegepast om deze faunapassages structureel en duurzaam te laten functioneren? Zonder deze aspecten kan niet beoordeeld worden of deze mitigerende maatregelen geschikt zijn.□
Antwoord:	In bijlage 5B bij de Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL is een omschrijving opgenomen van alle voorgestelde mitigerende maatregelen. Deze omschrijving is ook (grotendeels) van toepassing op de in Natuurtoets Aansluiting Nuth voorgestelde mitigerende maatregelen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10987**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Waarom wordt op blz 32 en 33 gewerkt met geluidscontoure n van een 24-uurs gemiddelde? Tijdens de spits is het natuurlijk veel drukker en zal het geluidsvolume dermate veel hoger zijn. Hier is nu geen inzicht in en kan het effect van geluid op de betrokken soorten niet goed beoordeeld worden. Denk aan de das en vleermuizen bij de Jeugrubbe en□Kathagerbeemden.□
Antwoord:	Zie het antwoord bij dezelfde vraag m.b.t. de passende beoordeling Aansluiting Nuth hierboven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10992**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De verlichtingssituatie in de buurt van de Kathagerbeemden en het Jeugrubbebos wordt niet uitgewerkt en vernoemd in par 7.2 en 7.3 met mitigerende maatregelen. Terwijl het effect van licht wel op blz 33 als negatief wordt beschreven. Hoe worden de nieuwe op- en afritten bij de Kathagerbeemden dan verlicht? Er komen namelijk veel wegen bij.
Antwoord:	In paragraaf 6.3 is opgenomen dat op de locaties wara lichtverstoring optreedt lichtbeperkende voorzieningen moeten worden getroffen. Dit is inderdaad niet verder uitgewerkt/ opgenomen in hoofdstuk 7. Dit zal worden aangepast in de Natuurtoets.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10993**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De flora in het Geleenbeekdal en de Kathagerbeemden lijkt niet volledig in kaart gebracht te zijn, ook hierbij lijkt het alsof er alleen op bekende locaties is afgecheckt op soorten die er de laatst 5 jaar voorkwamen en er geen onderzoek is gedaan naar mogelijk nieuwe vindplaatsen of nieuwe soorten van tabel 2 en 3 soorten in het invloedsgebied. Zo is de bijenorchis (tabel 2 soort) in 2009 in het Geleenbeekdal waargenomen, (niet opgenomen in deze natuurtoets), en is bekend dat de rietorchis in 2002, waterdrieblad in 2000 en de steenanjer in 1997 (allen ook tabel 2 soorten) in het Geleenbeekdal zijn waargenomen.
Antwoord:	De flora in het Geleenbeekdal en de Kathagerbeemden is onderzocht zoals uit de achterliggende documenten van de ecologische bureaus blijkt. Bovendien zijn geregeld landelijke en provinciale databestanden geraadpleegd. De soorten die u noemt voor 2002, 2000 en 1997 zijn niet opgenomen omdat ze te gedateerd zijn of niet uit deze databestanden naar voren kwamen. Daarnaast is tijdens de overleggen tussen de Provincie Limburg en uw instantie afgesproken dat gegevens die u bekend zijn, tijdig aan ons door u worden aangeleverd. Van de genoemde waarnemingen, heeft u ons helaas pas via deze zienswijze op de hoogte gesteld. Ook tijdens de fase van de TN/MER is de Provincie Limburg, noch tijdens overleg, noch middels een zienswijze de oudere waarnemingen van 2002, 2000 en 1997 medegedeeld. Waarnemingen die middels een zienswijze door personen of instanties wel zijn vermeld zijn later door ecologen geverifieerd op hun aanwezigheid.□Tenslotte merken we op dat er altijd waarnemingen gemist kunnen worden. Het is niet redelijk van onderzoeksbureaus en van een initiatiefnemer te verwachten dat zij 24 uur per dag, dag in dag uit op elke plek van het tracé onderzoek doen. De bureaus die de onderzoeken doen, zijn allen aangesloten bij het Netwerk Groene Bureaus, waarmee in elk geval voldaan wordt aan de wens van het Ministerie van LNV ten aanzien van het kwaliteitsniveau van de onderzoekers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10994**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bijlage 5 met de effecten- en toetsingstabellen per soortgroep lijkt als gevolg van eerder gemaakte opmerkingen niet compleet te zijn door mogelijke omissies in veldonderzoek.
Antwoord:	Deze tabellen zijn wel compleet op basis van de actuele beschikbare informatie, zie voor toelichting de antwoorden bij de betreffende eerdere gemaakte opmerkingen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10995**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Deelrapport 8E passende beoordeling natura2000-gebieden Brunssummerheide en Teverenerheide□* Brunssummerheide□In de Passende Beoordeling van de Brunssummerheide en Teverenerheide wordt aangegeven dat het wegtracé niet over vindplaatsen van de Kamsalamander loopt en de kamsalamander geen last zal krijgen van verdroging, wel dat de versnipperring en barrièrewerking vergroot wordt.□□De aanleg van het ecoduct in de Brunssummerheide wordt gezien als een goede mitigatie voor het versnipperende effect van de Buitenring voor de kamsalamander. Echter de kamsalamander moet dan wel in droger habitat ongeveer 1000 m omhoog kruipen om dit ecoduct naar de Brandenberg te vinden. Zie ook eerder vermelde passage over het onderzoek naar de kamsalamander. Bij de Brunssummerheide en de Breukberg is wel 4 keer veldonderzoek naar de kamsalamander□geweest en bij de Kathagerbeemden.□
Antwoord:	Behalve het ecoduct worden ook onder de BPL een aantal voorzieningen aangelegd (amfibieëentunnels) of verbeterd (paardentunnel), die met name ook voor een soort als de kamsalamander geschikt zou moeten zijn. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10996**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door aanleg van de Buitenring wordt de ecologische verbinding tussen de Breukberg en Brunssummerheide negatief beïnvloedt. Wel wordt de Buitenring ter hoogte van de Breukberg op poten gezet, en zal zo ongeveer over het nieuwe retentiebekken lopen. Omdat de Breukberg geen N2000 gebied is, wordt er relatief weinig aandacht aan besteed.□De kamsalamander komt ook hier voor (in retentiebekken). De Roode beek vormt hier een belangrijke ecologische schakel tussen de Brunssummerheide naar het Natuurpark Roode Beek/Rodebach. De Breukberg heeft bijzonder hoge waarden die met name te danken zijn aan bijzondere hydrologische en geologische omstandigheden. De effecten (hydrologisch, ecologisch) van de Buitenring op de Breukberg zijn in onze ogen onvoldoende onderzocht.□
Antwoord:	De effecten op de Breukberg staan beschreven op pagina 39 t/m 41 van rapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10998**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Par. 5.2.1. permanente effecten nieuwe weg blz 43.□Het ontwerp van de weg is zodanig aangepast dat een natte heide stukje ten noordoosten van de buitenring (aan de voet van de brandenberg) geen effecten van ruimtebeslag meer ondervindt en ook geen eventuele uitstralende effecten. De aanpassing van de weg bestaat uit het maken van een damwand. Deze damwand heeft volgens de passende beoordeling□geen effect op de hydrologie van het natte heide terreintje omdat de waterstroom parallel aan de weg loopt. Er vindt voor alle habitattypen geen directe aantasting plaats. Opmerking: Het is te betwijfelen of de damwand geen effecten heeft op het terreintje. Niet duidelijk is hoe de damwand wordt aangelegd en of die werkzaamheden nog effecten hebben. Ook is niet duidelijk op welke afstand de damwand van het terreintje af komt te liggen. Ook wordt aangegeven dat er geen directe aantasting op alle habitattypen plaatsvindt. Geldt dat ook voor indirecte aantasting? Deze indirecte aantasting wordt niet□uitgewerkt.□
Antwoord:	De grondwaterstroming zal niet worden beïnvloed op de locatie van het heideterreintje. Bij de werkzaamheden worden heideterreintje ontzien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **10999**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Par. 5.2.1. permanente effecten nieuwe weg, ruimte beslag blz 43. Aangezien het natte heideterreintje gespaard wordt, blijft een stapsteen gehandhaafd voor natte soorten tussen de Brunssummerheide en de Brandenberg. De realisatie van een ecoduct ter hoogte van de brandenberg versterkt de verbindingsfunctie. De aanleg van het ecoduct zorgt derhalve niet voor een extra ruimtebeslag. Opmerkingen: hier worden verschillende conclusies getrokken dien niet kunnen worden getrokken. Een heideterreintje vlak naast een 4 baansweg vormt echt geen stapsteen tussen de brandenberg en de Brunssummerheide. De weg vormt een veel te grote barrière. Het ecoduct ligt ook te ver verwijderd van dit heide terreintje dus die heeft voor de functie van stapsteen van dit terreintje ook geen verbetering. Dat het ecoduct geen extra ruimtebeslag veroorzaakt omdat de verbindende functie versterkt wordt heeft ook niets met elkaar te maken waardoor deze conclusie ook niet getrokken mag worden.
Antwoord:	Het bewuste natte heideterrein vormt terecht momenteel geen stapsteen tussen de Brandenberg en de Brunssummerheide. De Provincie Limburg wil samen met Natuurmonumenten bekijken welke inrichtingsmaatregelen getroffen kunnen worden om een verbinding te vormen met het ecoduct. Ook de inrichting van het ecoduct zelf (creëren natte zone) kan daarin een bijdrage leveren. Daarnaast kan ook via de verbinding met de Paardentunnel de verbinding met de Brandenberg tot stand worden gebracht. Ook op dit punt zal de Provincie Limburg samen met Natuurmonumenten deze mogelijkheid verder willen uitwerken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01612-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11000**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Natuurmonumenten , Postbus 9955 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Par. 5.2.7. vermesting en verzuring Opmerking op hele onderbouwing van de depositie effecten. Geconstateerd wordt dat de huidige stikstofdepositie de kritische depositiewaarden voor de habitattypen actief hoogveen, vennen en heide ver overschrijden en dat elke toename significante effecten veroorzaken. Dit wordt weer afgezwakt door 1 enkel onderzoek aan te halen dat het gebruik van kritische depositiewaarden nuanceert. Dat het begrip een internationale naam heeft n.l. "critical load" geeft echter aan dat het criterium wereldwijd wordt gebruikt en dus als volwaardig criterium kan worden gezien. Ook wordt gesteld dat er meerdere factoren een rol spelen en dat deze bekeken moeten worden. Deze factoren worden echter niet bekeken. Als deze andere factoren niet veranderen heeft de toename van stikstofdepositie m.i. nog steeds een significant effecten op de habitattypen. Uiteindelijk wordt geen uitspraak gedaan omdat er nog steeds onderzoek gedaan wordt naar de effecten van de weg op de stikstofdepositie. M.i. dienen deze resultaten afgewacht te worden alvorens een conclusie getrokken kan worden. Deze conclusie wordt echter onterecht op voorhand door de nuancering van de kritische stikstofdepositie waarden ontkracht.
Antwoord:	Genoemde passage is geen conclusie vooraf op de resultaten. Het geeft aan dat tot een gedegen ecologische beoordeling moet worden gekomen, waarbij alle factoren in het gebied mee dienen te worden genomen. Dit overigens enkel in het geval als er een toename van de stikstofdepositie ter plaatse wordt geconstateerd. De genoemde passage is daarnaast bedoeld om inzicht te geven in de betekenis van de kritische depositiewaarden, zoals deze ook door Van Dobben en Van Hinsberg (2008) in hun rapport worden verwoord. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10848**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat het ter inzage leggen van het ontwerp-inpassingsplan in juni (de vakantieperiode) en dat dit bij herhaling gebeurt waardoor er sprake is van laakbaar bestuurlijk gedrag.
Antwoord:	Terinzagelegging van het ontwerp-PIP heeft plaatsgevonden conform de wettelijke regels. Overigens is er slechts een week overlap geweest tussen de termijn van terinzagelegging en de schoolvakantie in de regio Zuid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10850**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1.1 Awacs en geluid Buitenring □□Reclamant is van mening dat de Gedeputeerde Staten voorbij gaat aan de overlast die door de Awacs-vliegtuigen worden veroorzaakt. Terwijl de Mer-commissie hier nadrukkelijk op heeft gewezen in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop", 11 november 2008 / rapportnummer 1804-254. Hier staat o.a.: " Tijdens de toetsing heeft de Commissie geconstateerd dat op de volgende aspecten nadere milieu-informatie nodig of wenselijk is voor de keuze voor het voorkeurstracé:□o doelbereik en afbakening van alternatieven en de samenhang met het□eerdere MER;□o nadere informatie over de mitigerende maatregelen voor geluid;□o een berekening van de effecten op geluid per alternatief, gebruik makend□van dosis-effectrelaties;□o een nadere beschouwing over de cumulatieve geluidsbelasting door□AWACS"□□Aan de zin die reclamant onderstreept heeft, gaat u nu volledig voorbij. Daar bovenop gaat Gedeputeerde staten voorbij aan een uitspraak van de Raad van State. Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-Rl, blz. 10: d.d. 7 april 2010□"Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is ".□□Dat zijn niet mis te verstane woorden, maar de provincie gaat eraan voorbij als het gaat om de Buitenring. U gaat dus voorbij aan het advies van de Mer-commissie in 2008 en aan een recente uitspraak van de Raad van State. Dat is zeer onzorgvuldig.
Antwoord:	In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10852**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1.2 Wandelgebied gaat verloren en eigen provinciaal beleid gaat onderuit Het landgoed Amstenrade is met medeweten en financiële ondersteuning van de provincie tot een toegankelijk wandelgebied omgevormd in de afgelopen 20 jaar. Dit werd gedaan om meer recreatieplekken dichtbij huis te scheppen, zodat andere kwetsbare natuurgebieden zoals de Brunssummerheide ontlast werden. Nu gaat u zelf het natuurmonument de Brunssummerheide extra belasten! Reclamant stelt dat een groot deel van de recreatiemogelijkheden dichtbij huis verdwijnt en dat er zelfs een barriere wordt opgeworpen. Bij de aanleg van de N276 was de aanleg van een wandelviaduct, tevens faunatunnel wel mogelijk en nu niet meer. U zou kunnen volstaan met een tweede soortgelijke tunnel, maar dan meer gericht op de wandelaar. Een van de voorwaarden om de verdere ontwikkeling van het landgoed te ondersteunen was die vrije toegankelijkheid. Die is nu van de baan. Reclamant vraagt zich af, of in het rapport van Ecorijs meegenomen is dat er recreatieplaatsen worden geschrapt en dat al die mensen uit Brunssum West en Brunssum Noord kilometers moeten gaan naar de Schinveldse bossen en de Brunssummerheide. Compensatie van deze recreatieplekken is onmogelijk.
Antwoord:	Met de aanleg van de Buitenring verandert de toegankelijkheid van het landgoed Amstenrade inderdaad. Het is immers niet mogelijk om alle voetpaden en landbouwwegen te vervangen door viaducten. Het landgoed blijft echter via de Brunsummerweg en Hagendorenweg goed toegankelijk. De status van NSW-landgoed verandert dan ook niet met de realisering van de Buitenring. Het landgoed Amstenrade blijft vrij toegankelijk voor wandelaars uit de ondermeer de omliggende wijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10853**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1.3 Het Bronnenbos Reclamant stelt dat het bronnenbos een uniek stuk natuurgebied is met een uniek afwisseling van flora, waaronder de Reuzenpaardentaart. Daarnaast komen er in het gebied reeën voor en wordt het gebied vermoedelijke door de ree gebruikt als schuilplek tijdens de migratie. Dus het gebied, functioneert als schakel in de EHS. Gedeputeerde staten versmalt de migratieroute en creëert een barrière. De noord-zuid beweging van reeën is onmogelijk gemaakt. Alleen de oost west migratie is nog mogelijk. Feitelijk is migratie alleen nog mogelijk langs de noordkant van het tracé: een beperking van het EHS-gebied en het bijbehorende beheersgebied.
Antwoord:	Het ree is een tabel 1 soort op grond van de Flora- en faunawet, een soort waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is en waarvoor een vrijstelling geldt in het kader van deze wet. De BPL wordt bovendien zo dicht mogelijk tegen bestaande bebouwing gerealiseerd, waardoor doorsnijding van leefgebied voor het ree minimaal is. Het Bronnenbos zelf wordt ook niet doorsneden. Er gaat wel bos ten zuiden van het Bronnenbos verloren dat gebruikt wordt door het ree. Maar dit bos wordt in de directe nabijheid gecompenseerd. Hierdoor blijft er voldoende leefgebied voor het ree intact en is de instandhouding van de soort geenszins in het geding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10855**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Gedeputeerde Staten nemen niet de juiste maatregelen om de reeën daar de gelegenheid te geven om daar te verblijven en door te trekken, terwijl niet alleen in het bronnenbos maar ook op andere plekken in de omgeving sporen van reeën zijn aangetroffen.
Antwoord:	Het ree is een tabel 1 soort op grond van de Flora- en faunawet, een soort waarvan de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is en waarvoor een vrijstelling geldt in het kader van deze wet. De BPL wordt bovendien zo dicht mogelijk tegen bestaande bebouwing gerealiseerd, waardoor doorsnijding van leefgebied voor het ree minimaal is. Het Bronnenbos zelf wordt ook niet doorsneden. Er gaat wel bos ten zuiden van het Bronnenbos verloren dat gebruikt wordt door het ree. Maar dit bos wordt in de directe nabijheid gecompenseerd. Hierdoor blijft er voldoende leefgebied voor het ree intact en is de instandhouding van de soort geenszins in het geding. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10857**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook floristisch zal er veel veranderen en verloren gaan in het Bronnenbos. Dat laatste heeft te maken met de voeding van de bronnen.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbos zodanig vormgegeven dat geen areaalverlies optreedt van dit waardevolle natuurgebied (Ecologische hoofdstructuur). Ook de voeding van dit bronnengebied komt niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen directe en indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. De hydrologische onderzoeken die ten grondslag liggen ten aanzien van het Bronnenbos zijn wetenschappelijk onderbouwd. Met de mitigerende maatregelen zullen geen effecten optreden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10864**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Als u nu naast dit bosje een ingraving doet of een dijklichaam dan wel een grondlichaam creëert, dreigt verstoring van de waterstromen direct onder het maaiveld. De bronnen worden voor een groot deel gevoed door freatisch water, mede vanwege de steile helling die daar ligt. Fijn dat u op aandringen van het Waterschap nu de weg naast het bosje legt. Dan zal het ook verantwoord zijn, zal de suggestie zijn. Niets is minder waar.
Antwoord:	De hydrologische onderzoeken die ten grondslag liggen ten aanzien van het Bronnenbos zijn wetenschappelijk onderbouwd. Met de mitigerende maatregelen zullen geen effecten optreden.□□Uit eerdere onderzoeken is het volgende gebleken: □Het Bronnenbos wordt door zowel regionaal als lokaal grondwater gevoed. Het lokale grondwatersysteem van het Bronnenbos berust op de afstroming van grondwater over slecht doorlatende kleilenzen en briklagen, in het onderste deel van de lösslaag. Het voedingsgebied is gelegen op het plateau van Amstenrade ten noordwesten van het Bronnenbos. Het regionale grondwatersysteem wordt gevoed door dieper grondwater en komt door de aanwezigheid van de Feldbiss bij het Bronnenbosje omhoog. Het waterherkomstgebied moet aanzienlijk zijn, aangezien de bronnen vrijwel permanent water leveren. In het geohydrologisch onderzoek is berekend dat de zettingen minimaal zijn en geen effect hebben op de grondwaterstroming. Het lokale voedingsgebied wordt niet doorsneden of op andere wijze beïnvloed door de aanleg van de BPL.□□In het afwateringsplan zijn een aantal specifieke maatregelen beschreven ter hoogte van het Bronnenbosje. Onder ander afwatering weg middels gesloten buizen en infiltratiegreppels voor het water van het talud en bovengelegen hellingen. Via deze infiltratiegreppels blijft de voeding van het ondiepe grondwater in stand. □□ Geconcludeerd kan worden dat door de diepe grondwaterstand en doordat de zettingen vrijwel geen invloed hebben op de doorlatendheid van de bodem de BPL geen invloed heeft op de grondwatersituatie in het Bronnenbos en omgeving. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10867**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het deelrapport 6c van het Geohydrologisch Onderzoek zegt u:□Citaat: "het is aannemelijk dat er geen invloed is van het grondlichaam op de grondwatersituatie ", blz. 100.□Het is dus aannemelijk. Het staat dus niet onomstotelijk vast. Dit is dus gokken. □
Antwoord:	In het geohydrologisch onderzoek is een uitgebreide onderbouwing van de effecten van het grondlichaam beschreven. Onder andere is met de formule van Koppejan conform de NEN 6740 een berekening uitgevoerd en voor een lange periode de grondwaterstand gemonitord. Een gedegen geohydrologisch onderzoek is uitgevoerd naar de effecten van de BPL. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10869**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1.4 Dassenburcht Reclamant heeft de provincie op de hoogte gesteld van de dassenburcht in de nabijheid van het tracé. Het complex ligt er al jaren en is ook al heel lang in gebruik. Reclamant geeft aan dat in het deelrapport 8a natuurtoets, mitigatie en compensatie en deelrapport 3 Eindrapport ecologische onderzoek van Bureau Taken de burcht is weergegeven. De burcht dreigt nu te verdwijnen. Het foerageergebied ligt ten zuiden van de weg. De buitenring zal het foerageergebied afsnijden. Een buis simpelweg onder de weg door leggen is niet afdoende. Er zal ook begeleidende beplanting moeten zijn.
Antwoord:	Het mitigatieplan - waaronder faunapassages en inrichting - is afgestemd op het actuele voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet). Daarbij is de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007) en Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat, mei 2005) als richtlijn gehanteerd. Dat geldt ook voor deze locatie. In het gebied komt inderdaad begeleidende beplanting. Met de genoemde maatregelen komt de instandhouding van de das niet in gevaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10870**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Een dassentunnel onder de Hagedorenweg zou hier ook op zijn plaats zijn, zodat de dieren zo weinig mogelijk gevaar lopen. Nogmaals het hangt van de totale inrichting en samenhang af of de maatregelen voldoende zijn voor de das.
Antwoord:	De BPL komt in het geheel niet bij de Hagendorenweg, dus maatregelen zijn hier niet nodig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10871**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het Bronnenbos is voor een deel EHS-gebied en Beheergebied. Om een indruk te krijgen hoe veel natuur er verloren dreigt te gaan, verwijs ik naar bijlage 2: een "Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg". Bijlagen I en 2 zijn onlosmakelijk onderdeel van mijn zienswijze om aan te geven dat er naast de Brunssummerheide nog veel meer kostbare natuur verloren gaat.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005).□□In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk:□- Jeugrubbebos (EHS)□- Bronnenbos (EHS) □- Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000).□Blijvende negatieve effecten van de BPL op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Deze mitigatie heeft niet alleen betrekking op de aanleg van faunapassages, maar ook om het verder optimaliseren van het ontwerp. Zo worden de taluds en kunstwerken van de BPL zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. □□Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarmee invulling wordt gegeven aan de 5e doelstelling van de BPL: “Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières. Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. □□In het PIP is een bijlage gevoegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform vigerende regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is opgenomen in de Verbeelding van het PIP en de begroting van het plan. De realisatie is daarmee financieel en planologisch zekergesteld.□ Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. In een enkele situatie is niet gekozen voor de meest ideale situatie voor de beschermde natuurwaarden (gebieden en soorten). Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Bovendien hebben mogelijk negatieve effecten op Natura-2000 gebieden een groter gewicht gekregen dan aantasting van de EHS. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10876**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Conclusie eigen individuele situatie□Aan mijn eigen individuele belangen gaat u volledig voorbij. De gerechtvaardigde verwachting die ik in het jaar 2000 had bij de aankoop van mijn woning en de redenen waarom ik in een nieuwe wijk ging wonen waren mede ingegeven door het toen vigerende provinciale overheidsbeleid, wat nu volledig ter rijde wordt geschoven, maar al in 2000 is ingezet. □
Antwoord:	Het Inpassingsplan is na een zorgvuldige belangenafweging in de zin van artikel 3:2 Awb vastgesteld. Het tracé van de Buitenring is vastgesteld op basis van uitvoerige variantenstudies, waarbij de (dikwijls conflicterende) aspecten van de Buitenring zijn afgewogen. Het is echter onmogelijk te voorkomen dat in bepaalde, individuele gevallen belangen worden geschaad. Vanzelfsprekend hebben wij geprobeerd om schade zo veel mogelijk te voorkomen c.q. te beperken.□□Wij achten de in het Inpassingsplan voorziene ontwikkeling niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat er blijkens de uitgevoerde studies met de realisatie van de Buitenring voldaan wordt aan de doelstellingen van het project. □Wij zijn de mening toegedaan dat wij bij de afweging van de betrokken belangen in redelijkheid een groter gewicht hebben toegekend aan het belang dat gediend is met de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg boven de individuele belangen van reclamant.□□Indien reclamant van mening is dat desondanks er toch een onaanvaardbare aantasting van zijn woon- en leefklimaat zal zijn als gevolg van het Inpassingsplan, kan hij op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen voor een tegemoetkoming van de schade.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10879**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat de overheid in dit geval de provincie en de gemeente Brunssum onbetrouwbaar en wispelturig zijn en geeft aan dat er wellicht sprake is van een collectief geheugenverlies of een bewust handelen. Als het laatste het geval is er volgens reclamant sprake van een flagrante schending van het vertrouwensbeginsel maar ook het beginsel van rechtszekerheid. Reclamant geeft dat aan met de volgende argumenten "Er wordt verwezen naar bijlage 3. In dat krantenartikel van 1992 blijkt dat destijds het Rijk erop aandringt minder nieuwe wegen aan te leggen. Meer wegen leiden tot meer verkeer(sproblemen) is dan de mening van de rijksoverheid. "In 1997 werd in Brunssum het BP Buitengebied vastgesteld. In dat bestemmingsplan werd de weg en het mogelijke tracé niet opgenomen, terwijl die wel als Randweg in het voorgaande plan was opgenomen. Als dit een verzuim was geweest van de gemeente Brunssum, dan had de Provincie dit wel gecorrigeerd. Maar de weg was niet meer aan de orde."In 1999 wordt het bestemmingsplan Amstenraderveld in procedure gebracht. In 2000 is het BP Amstenraderveld definitief vastgesteld. Er was geen randweg of wat dan ook opgenomen in het B.P Amstenraderveld. In de jaren daarna steekt het idee van een betere verbinding met het autowegenstelsel weer de kop op. Provincie en de 8 Parkstadgemeentes sluiten hierover een bestuursakkoord in 2005. Destijds werd geëist dat de hele wijk mooi in het groen moest worden ingebed, zodat het stedelijke gebied naadloos overliep in het mooie landelijke gebied van het landgoed Amstenrade en nu anno 2010 ligt er een plan voor om een weg te realiseren die het landgoed Amstenrade raakt en tegen de nog gloednieuwe wijk aan ligt. Bij de ontwikkeling van het woongebied is nooit besloten om de wijk naderhand af te zomen met een weg, de Buitenring
Antwoord:	Met betrekking tot de stelling van reclamant dat in de voorheen van toepassing zijnde bestemmingsplannen en in het vigerende bestemmingsplan de weg en het mogelijke tracé van de Buitenring niet zijn opgenomen hetgeen in strijd moet worden geacht met het vertrouwens- en rechtszekerheidsbeginsel merken wij het volgende op. Bestemmingsplannen hebben in de regel betrekking op een planperiode van tien jaar. Voor deze planperiode kunnen niet alle mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen worden bezien, welke kunnen leiden tot aanpassing van het bestemmingsplan zoals thans het geval is met het Inpassingsplan voor de Buitenring. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van hoofdstuk 6, afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en te worden ingediend binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10880**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat de provincie herhaaldelijk heeft aangegeven dat de keuze van de corridor onderbouwd is en vanaf 1999 vast lag. Zo staat het ook in het inpassingsplan wederom. Er zijn volgens reclamant geen corridors tegen elkaar zijn afgezet of gewogen terwijl die mogelijkheid er wel is geweest.□□Volgens reclamant zijn er een tweetal alternatieve varianten nooit serieus onderzocht. Deze alternatieve corridors zijn nooit afgewogen tegen de corridor, die de afgelopen 10 jaar in allerlei stukken verscheen. U had er wel weet van, maar negeerde deze alternatieven. □□Variant 1: □komend vanaf de A2 ligt - of moet ik nu zeggen lag - het meer voor de hand om vanaf Sittard via de Westelijke randweg en de Middenweg de oplossing te zoeken. De Middenweg kan dan vervolgd worden tot aan Doenrade. Vanaf dat punt ligt er al een weg, c.q. verbinding naar de N274. Dat is de N 580. Deze aansluiting via de N580 komt dan net boven de bebouwde kom van Onderbanken uit. Deze aansluiting ligt dan iets noordelijker dan de aansluiting van de beoogde Buitenring.□Variant 2:□In 2001/2002 wordt de N274, de zgn. neutrale weg overgedragen aan de Duitse overheid. In officiële stukken wordt deze weg Tractaatweg genoemd. Onderdeel van de afspraken was dat de Duitse overheid de bereikbaarheid in het grensgebied zou verbeteren. De planning was 2006, maar die werd niet gehaald. In 2008 was de verbinding af en werd de bereikbaarheid verbeterd. Vanaf de A2 kan nu de oostkant van Parkstad bereikt worden. Die route loopt vanaf de afslag Born via de N 297 en de B.56 neu naar Brunssum en Onderbanken. □□Ook wijst reclamant er op dat de Mer commissie in 2008 heel helder schrijft dat de provincie wel moet aantonen dat de gekozen corridor uit de Mer fase 1 nog steeds voldoende is onderbouwd en juridische stand houdt. Er wordt volgens reclamant door de provincie halsstarrig beweerd dat in de Mer 1ste fase zeer ingrijpende besluiten zijn genomen, die nu nog steeds actueel zijn, terwijl we al 10 jaar verder zijn. Het belangrijkste is echter dat zowel de corridor, als nut en noodzaak en het milieu, in casu de EHS-gebieden nu aan de orde zijn anno 2010. □□Reclamant verwijst naar een citaat: Blz 3 toetsingsadvies over het milieueffectrapportage en de aanvulling daarop 11 november 2008 rapportnummer 1804 254.□
Antwoord:	In het MER fase l is een corridor afgebakend. Eventuele alternatieven buiten deze corridor zijn niet meer in het MER fase 2 behandeld. Daarmee is het MER fase l een onderbouwing voor de in MER fase 2 onderzochte alternatieven.□Deze corridor is in het POL 2001 opgenomen, echter niet als `concrete beleidsbeslissing`.13 Dit betekent dat de corridor, en daarmee de afbakening van onderzochte alternatieven, juridisch gezien nog niet is vastgelegd. Naast□de inhoudelijke onderbouwing, moet dus ook vanuit juridisch oogpunt aannemelijk gemaakt worden dat de conclusies uit MER fase l (afbakening van de corridor en nut en noodzaak van de Buitenring) nog steeds geldig zijn, zodat□het MER fase l mede ten grondslag kan liggen aan het Inpassingsbesluit.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10883**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook wijst reclamant op een niet limitatieve lijst van veranderingen in de afgelopen 10 jaar: de wijk Amstenraderveld moest nog gebouwd worden; over Kimberley gesproken; iedereen dacht nog in groeiscenario`s. Het verkeer zou met 30% toegenomen zijn in 2010. Ook dat is niet het geval. Dus de situatie anno 2010 is geheel anders dan de situatie in het jaar 2000. Blijft overeind staan, dat er destijds geen afwegingen van alternatieven in ruimtelijke zin zijn afgezet tegen elkaar.
Antwoord:	Bij alle onderzoeken welke ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan is uitgegaan van meest recente voorspellingen, cijfers en ruimtelijke ontwikkelingen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10885**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder is het volgens reclamant nog maar de vraag of de MER-fase I nu nog kan dienen als onderliggend stuk bij dit Inpassingsplan.
Antwoord:	Niet alleen de MER-fase I is het onderliggende stuk bij het Inpassingsplan. Deze MER-studie is namelijk nog twee keer aangevuld. Daarnaast gelden ook de verrichte onderzoeken als onderliggend stuk. Al deze stukken tezamen verantwoorden de realisatie van de Buitenring Parkstad Limburg.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10889**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Volgens reclamant is de nut en noodzaak hooguit uiteengezet maar nooit vastgesteld. Reclamant verwijst naar het volgende citaat: Deelrapport 8a, bijlage 8, Alternatievenafweging EHS, blz. 82 :" 1. De keuze om te komen tot een corridor voor de BPLIn het POL van 2001 is een corridor voor de BPL opgenomen. Aan dit POL was een MER gekoppeld (Ie fase MER), waarin het milieubelang is afgewogen. Het belang van de EHS is hier expliciet in meegenomen. Ook is een uiteenzetting gegeven over nut en noodzaak van het initiatief. Het MER is destijds positief getoetst door de commissie mer."Daarnaast stelt reclamant dat als de provincie absoluut de mening was toegedaan, dat nut en noodzaak al lang waren aangetoond, dan had Ecorijs niet de opdracht gekregen om hier een rapport voor op te stellen.
Antwoord:	De Provincie heeft ECORYS opdracht gegeven nogmaals onderzoek te doen naar Nut en Noodzaak. Ook uit dat onderzoek blijkt dat met de aanleg van de Buitenring de noodzakelijk doelstellingen worden behaald.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10891**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2.2.3 Voor EHS gebieden geldt het Nee, tenzij principeVolgens reclamant is er niet naar andere trajecten gekeken of daar meer, minder of geen sprake zou zijn van conflicten met EHS gebieden en als die conflicten er waren of die al of niet gemakkelijker zijn te mitigeren dan wel te compenseren. Deze stap is overgeslagen. Men slaat de plank mis door te stellen dat de EHS expliciet is meegenomen, wat suggereert dat er niets aan de hand is, maar er is alleen maar gesproken over dat ene traject en andere mogelijkheden buiten dat zoekgebied zijn niet in ogenschouw genomen.Volgens reclamant koos provincie van meet af aan voor die corridor. Binnen die corridor zijn, zoals gezegd, wel alternatieven afgewogen en uiteindelijk is daar een variant uit voortgekomen, de bestuurlijke variant, die nog eens via allerlei bestuurlijke overleggen is geoptimaliseerd. Maar andere corridors of zoekgebieden zijn er nooit geweest. Dat had toen moeten gebeuren en anno 2010 had de provincie nogmaals moeten aangeven waarom dit traject het enige is om het vermeende probleem op te lossen.Ook stelt reclamant dat er geen recht is gedaan aan het nee, tenzij principe dat geldt voor gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS.
Antwoord:	Het provinciale beleid geeft vorm en inhoud aan de realisatie van de EHS. Om andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken zijn er vanuit de provincie ook regels gesteld voor aantasting van EHS, namelijk `nee, tenzij beginsel`. Dit afwegingskader is nadrukkelijk gehanteerd in dit project, zie bijlage 8 bij het deelrapport 8A en de toelichting bij het PIP.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10893**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2.3 De provinciale overheid motiveert haar plannen onvoldoende en warrig□Reclamant stelt dat het buitenringtracé niet is onderbouwd en dat er in 1999 3 problemen waren: de bereikbaarheid van de oostkant van Parkstad is niet goed, de doorstroming intern moet beter de leefbaarheid binnenstedelijk staat onder druk. Anno 2010 is het hoofddoel het versterken van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad gemeenten. Het middel om dat doel te bereiken is de verbetering van de ontsluitingsstructuur. Met die verbeterde ontsluiting wordt ook de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid verbeterd.□□Reclamant stelt dat bereikbaarheid en verbetering van de ontsluitingsstructuur synoniem zijn. □
Antwoord:	Met verbeteren van de ontsluitingsstructuur wordt bedoeld dat de hiërarchische wegenstructuur van de regio Parkstad wordt verbeterd. Binnen de wegencategorisering volgens de principes van Duurzaam Veilig wordt een driedeling gemaakt in functietypen; erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Binnen de regio Parkstad zijn stroomwegen, die dienen voor de afwikkeling van regionaal doorgaand verkeer, alleen aan de westzijde aanwezig. Dit zorgt ervoor dat regionaal doorgaand verkeer in noord-zuidelijke richting aan de oostzijde van Parkstad of in oost-westelijke richting in geheel parkstad, gebruik dient te maken van de erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen die hier niet voor bedoeld zijn. Bereikbaarheid van een gebied wordt zeker bevorderd door een goede wegenstructuur, maar is geen synoniem. Bereikbaarheid kan kwantitatief gemeten worden door middel van reistijdenanalyses van routes en onderzoek naar de verhouding tussen intensiteiten en capaciteiten van wegvakken en kruispunten. Een verbeterde bereikbaarheid wil niet altijd een verbeterde wegstructuur betekenen. Een verbeterde ontsluitingsstructuur zorgt over het algemeen echter wel voor een verbeterde bereikbaarheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10894**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat de aspecten verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid in het binnenstedelijke deel van Parkstad niet echt in kaart is gebracht. Volgens reclamant is dit een voorbeeld van een motivering die nergens op gebaseerd is.
Antwoord:	Verbetering van de verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid zijn onder andere toegelicht in deelrapport 3 van het Inpassingsplan, Toetsing op doelbereik & MKBA .□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10901**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het hoofddoel veronderstelt dan impliciet dat de economie in Parkstad tekort schiet en een impuls nodig heeft en het probate middel een nieuwe weg is. Er ligt geen analyse voor. De andere 7 subdoelen vloeien dus niet automatisch voort uit het hoofddoel. Feit is dat - nu het inpassingsplan voor ligt - er een totaal ander verhaal ligt en ook nieuwe doelstellingen worden geformuleerd. Allerlei nieuwe problemen worden geconstateerd maar niet onderbouwd en in het verlengde daarvan komen er nieuwe doelstellingen om de hoek kijken. Dit is volgens reclamant niet onderbouwd, maar een keuze. Bovendien is onduidelijk - nu er doelstellingen bijkomen - welk document nu als onderlegger dient van het Inpassingsplan.
Antwoord:	De doelstelling van de Buitenring zijn reeds geformuleerd en beoordeeld in de Tracénota/Milieu Effecten Rapportage / UVS. Vervolgens heeft hierop 2 maal een aanvullingen plaasgevonden. Tezamen met de overige onderzoeken liggen deze documenteen ten grondslag aan het Inpassingsplan.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10905**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het afwijken van de CROW-normen zijn onvoldoende gemotiveerd, waarbij tevens de belangen van omwonenden onvoldoende zijn meegewogen.
Antwoord:	Voor het ontwerp van de Buitenring en haar aansluitingen zijn waar mogelijk de algemeen gehanteerde CROW-richtlijnen aangehouden Alleen waar dat niet mogelijk was, bijvoorbeeld vanuit ruimtegebrek, is daarvan gemotiveerd afgeweken. Bij alle ontwerpkeuzes is een integrale afweging gemaakt, waarbij tevens de belangen van eventuele omwonenden zijn meegenomen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10908**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3. Specifiek: Analyse van het probleem□Reclamant gaat specifiek in op 7 punten die betrekking hebben op de verkeersproblematiek, zie citaat blz. 10 inpassingsplan e.v.□3.1 Diffuse verkeersstructuur □Binnen de regio is sprake van een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke hiërarchie. Het gebied mist vooral regionale stroomwegen, waardoor regionaal en langeafstandsverkeer worden afgewikkeld over wegen die hier minder geschikt voor zijn.□Reclamant stelt dat deze constatering nergens is onderbouwd. Parkstad is goed bereikbaar via allerlei provinciale□wegen o.a. interne verplaatsingen via de N298, N299, Bodempleinroute, N581, N298, A76 en de N281. □
Antwoord:	Met "de verkeersstructuur is diffuus en er is geen hiërarchie, de regionale stroomwegen ontbreken" bedoelen wij te zeggen dat in Parkstad Limburg geen sprake is van goede ordening van wegen om de diverse soorten verkeersstromen af te wikkelen. Regionaal verkeer moet bijvoorbeeld vaak gebruik maken van de lokale wegenstructuur dwars door een bebouwde kern. Ook de door u genoemde wegen zoals de N298 (Trichterweg-Patersweg) en de Bodempleinroute zijn bijvoorbeeld straten dwars door de bebouwde kom met vele aanliggende woningen die zeer veel regionaal doorgaand verkeer afwikkelen, bij gebrek aan een eenduidige stroomweg buiten de bebouwde kom om. Door deze regionale stroomweg in de vorm van de Buitenring toe te voegen aan het wegennet, ontstaat voor weggebruikers een aantrekkelijke eenduidige route, waardoor de doorgaande regionale verkeersstromen gebundeld kunnen worden afgewikkeld via deze Buitenring. De lokale wegen wikkelen dan alleen nog het lokale verkeer af, waarmee dus een duidelijkere hiërarchische wegenstructuur is ontstaan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10909**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Deze interne verplaatsingen zullen slechts voor een zeer klein deel veranderen door de aanleg van de Buitenring. U hebt daar één oplossing voor en dat is de mensen dwingen om de Buitenring te nemen. U werpt dus zelf barrières op.□□30 procent is verkeer van buiten Parkstad, maar wel afkomstig van de regio Zuid-Limburg en van buiten deze regio. Dit verkeer zoekt haar weg naar Parkstad via het regionale wegenstelsel. Dat zijn dan de al genoemde "N-wegen" en daar is □niets mis mee.□
Antwoord:	Mensen zullen niet gedwongen worden om via de Buitenring te rijden, maar de Buitenring wordt voor veel (regionaal) verkeer (afhankelijk van herkomst en bestemming) wel interessant om te nemen vanwege de kortere reistijden via deze nieuwe weg ten opzichte van de route via het onderliggend wegennet.□Op sommige plaatsen, zoals op de Rimburgerweg, is in de plannen een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer voorzien ter waarborging van de leefbaarheid en/of de natuurwaarden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10912**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.1.1 Regionaal verkeer Reclamant stelt dat er verschillende trajecten zijn waardoor je parkstad kunt bereiken. Wil iemand van Sittard naar Brunssum, dan kan dat op verschillende manieren. De een zal de Middenweg pakken en bij Doenrade afslaan richting Onderbanken/Brunssum (via de N580). Dan zal de bestemming bijvoorbeeld Brunssum-Noord zijn. Je kunt ook door rijden via de N276. Dan kom je uit in Brunssum-West en ben je via de Bodempleinroute met een kattensprong zo in Brunssum-Zuid en Brunssum-Centrum. Wil je van Maastricht naar Brunssum of andersom, dan loopt dat veelal via de N298, de A76, de A2 of via de N298 en de A79. Als deze mogelijkheden als een diffuse structuur worden beschouwd moet de hele regio Zuid Limburg op de schop genomen worden.
Antwoord:	De in de zienswijzen genoemde routes van Sittard naar Brunssum en van Maastricht naar Brunssum geven een helder beeld van de wegenstructuur buiten Parkstad Limburg. De route via de N276 en N580 of de route via de N297, B56 en N274 zijn logische routes om van Sittard naar Brunssum te rijden. Hetzelfde geldt voor de routes A76, de A2 en de A79 vanuit Maastricht richting Parkstad. Routes die echter niet ingericht zijn op dit doorgaand regionaal verkeer zijn de Stationsstraat in Nuth en de Patersweg in Hoensbroek (beiden N298) en de Prins Hendriklaan in Brunssum (De N274 als onderdeel van de genoemde Bodempleinroute). Juist voor deze wegen in Parkstad zorgt de Buitenring voor een verlichting van de verkeersdruk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10914**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.1.2 Nationaal en internationaal verkeer Tot voor kort was de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Bom via de N297, de B. 56 neu. Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.
Antwoord:	De B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft. De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de regio Parkstad. De Buitenring maakt de B56n daarom niet overbodig. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10918**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.2 Interne bereikbaarheid Reclamant stelt dat de interne bereikbaarheid reeds verbeterd is door interne maatregelen door te voeren. Bovendien stelt reclamant dat problemen in de kernen kunnen worden opgelost door andere maatregelen te nemen.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen komt onder andere doordat er verkeer gebruik maakt van de wegen anders dan waarvoor de wegfunctie bedoeld is. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk wanneer regionaal doorgaand verkeer geen gebruik dient te maken van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen voor een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10919**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ook moet er gedacht worden aan het slopen van woningen en gebouwen omdat wellicht daar de oplossing ligt.
Antwoord:	Uit het onderzoek ‘Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA’(ECORYS) blijkt dat het probleemoplossend vermogen van (alleen) RO-maatregelen onvoldoende is om de met de BPL beoogde doelstellingen te behalen.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10920**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De verbetering van het traject Born kan mogelijk een rol spelen in de oplossing.
Antwoord:	De B56, inclusief doortrekking richting Duitsland, is opgenomen in het verkeersmodel. Ook met deze infrastructuur trekt de Buitenring nog steeds meer dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit toont aan dat de B56 niet de functie van het noordelijke tracédeel van de Buitenring opheft.□□De verkeerstoename op de N274 laat zien dat de route A2-N297-B56n-N274 en vice versa veel gebruikt gaat worden. Deze route vormt daarmee samen met de Buitenring een goede ontsluiting voor de regio Parkstad. De Buitenring maakt de B56n daarom niet overbodig.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10921**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat in geen enkel stuk het denkmodel van Verdaas is terug te vinden en dat het provinciaal beleid ten aanzien van het provinciaal verkeers- en vervoersplan niet wordt toegepast.□□De buitenring speelt slechts een marginale rol in het verbeteren van de interne bereikbaarheid omdat de binnenring al is aangelegd en de bodempleinroute in Brunssum en de Herenweg in Heerlen zijn aangepakt.□□Ik kernen moet de oplossing gezocht worden door het treffen van andere maatregelen zoals verbeteren van het openbaar vervoer, het opzetten van vervoersarrangementen, bevordering fietsverkeer, carpoolplaatsen, rotondes, afstemming verkeerslichten enz.□□
Antwoord:	- Het realiseren van een 0+ alternatief kan worden gezien als een benuttingsmaatregel. Dit heeft zoals gezegd echter onvoldoende oplossend vermogen, waardoor overgegaan moet worden tot bouwmaatregelen (de aanleg van de Buitenring).□- De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat het investeren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat bijvoorbeeld het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10924**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door de bevolkingskrimp ligt wellicht een deel van de oplossing in het slopen van gebouwen en woningen. □□
Antwoord:	Uit het onderzoek 'Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA'(ECORYS) blijkt dat het probleemoplossend vermogen van (alleen) RO-maatregelen onvoldoende is om de met de BPL beoogde doelstellingen te behalen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10925**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.3 Externe bereikbaarheid □Reclamant stelt dat parkstad voor een groot deel via de autoweg bereikbaar is. Dat geldt voor Heerlen, Kerkrade, Voerendaal, Nuth en Simpelveld. Ook het noorden van parkstad is nu goed te bereiken vanaf Born via de B56 en de N297.□
Antwoord:	Kerkrade, Landgraaf, Brunssum en de oostzijde van Heerlen zijn niet direct vanaf een stroomweg ontsloten. Om in deze kernen, of delen van deze kernen te komen dienen behoorlijke afstanden afgelegd te worden over wegen die hiervoor niet geschikt zijn.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10931**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Mocht de verbinding Born via de B56 en de N297 de oostkant van Parkstad niet voldoende zijn, dan zou je op zijn minst verwachten dat dit traject wordt opgewaardeerd. Dat scheelt geld om de stedelijke kernen zo nodig te verbeteren.
Antwoord:	Tot voor kort was de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Bom via de N297, de B. 56 neu. Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10935**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De B256 gaat niet door vanwege een besluit genomen in 2006 door de gemeenteraad van Aachen. Wat voor gevolgen heeft dat voor de goede ontsluiting tussen het Duitse achterland en Parkstad.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10938**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De A76 is vanaf de oostkant van parkstad moeilijk bereikbaar. Als dat een motief is om via het noorden te gaan verwijst reclamant naar de verbinding Born via de B56 en de N297.
Antwoord:	Tot voor kort was de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Bom via de N297, de B. 56 neu. Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10942**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Is het motief om richting de A76 te gaan om naar België of Maastricht te reizen, dan zal de route daadwerkelijk via enkele regionale wegen moeten gaan, zoals de N 299, de N274, N 298 en de Bodempleinroute. De analyse die gemaakt zou moeten worden is of de oriëntatie van het verkeer meer Noord Zuid is dan wel Oost West. Let wel het gaat hier om verkeer dat vanuit Parkstad een bestemming zoekt binnen de regio Zuid-Limburg of daarbuiten: dat is slechts 30% van het totale aantal verkeersbewegingen, waarvan één deel zich naar het noorden begeeft of er vandaan komt en een ander deel naar het westen dan wel naar het zuiden zich wil verplaatsen of er vandaan komt.
Antwoord:	Voor verkeersberekeningen ten behoeve van de de onderbouwing van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg. In dit verkeersmodel zijn zogenaamde herkomst-bestemmingsmatrices (HB-matrices) opgenomen die als tussenprodukt in het verkeersmodelleringsproces worden vervaardigd. Uit de HB-matrices blijkt de zwaarte van de verkeersrelaties en de oriëntatie van het verkeer. Ten behoeve van de relatie met de werkelijkheid is het verkeersmodel ontwikkeld voor het basisjaar 2004 waarvoor de modelresultaten zijn getoetst (gekalibreerd) aan feitelijke mobiliteitsgegevens. Vervolgens is de prognose gemaakt.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10947**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.4 Verkeerstructuur beïnvloedt negatief de leefbaarheid.Reclamant stelt dat de verplaatsingen binnen Parkstad voor een groot deel plaats vinden met de auto. Dat heeft alles te maken met minder verplaatsingen met de fiets, weinig faciliteiten daarvoor (dus toch verkeersstructuur), een onderontwikkeling van het openbaar vervoer, enz. Er zijn nog vele maatregelen te nemen.
Antwoord:	De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in gewijzigde gemiddelde ritlengten en de gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de (gewijzigde) kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Toch is uit onderzoek gebleken dat het investeren in openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, Gratis of goedkoper openbaar vervoer). Het is dus zeer onwaarschijnlijk dat bijvoorbeeld het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.Fietsverplaatsingen zijn over het algemeen alleen een alternatief voor autoverplaatsingen wanneer de ritafstand minder is dan 7,5 kilometer. De Buitenring is met name bedoeld om regionaal doorgaand verkeer af te wikkelen. Bij deze verkeersstromen is de gemiddelde ritafstand groter dan 7,5 kilometer waardoor verbeteren van het fietsnetwerk slechts marginaal effect heeft op de verkeersstromen die van de Buitenring gebruik maken. De verkeersaantrekkende werking van de Buitenring zorgt er wel voor dat de belangrijkste routes van het fietsverkeer en van het autoverkeer van elkaar gescheiden worden. Er ontstaat door de Buitenring dus in een groot deel van Parkstad een veiligere situatie voor fietsverkeer.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10953**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	U heeft niet in de gaten dat u met dit plan de luchtkwaliteitsproblemen, de geluidshinder en de barrière werking zult verergeren op vele plekken langs het tracé
Antwoord:	Er is ten behoeve van het wegontwerp uitgebreid studie verricht naar de oversteekbaarheid van de Buitenring. Daar waar dat binnen de uitgangspunten mogelijk was zijn doorsneden routes, voor zowel gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, hersteld. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Waar dat doelmatig is worden geluidbeperkende maatregelen toegepast. Daar waar hogere waarden nodig zijn is in ieder geval geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10972**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.4.1 Geluidshinder Reclamant is van mening dat er langs de route binnen een afstand van 400 m een paar duizend gezinnen getroffen worden door het geluid van een autoweg. Sommige mensen worden extra getroffen. Immers op een aantal plaatsen langs de Buitenring, gaat u nu zelf uit van hogere geluidsnormen. Weer een onzorgvuldigheid van de kant van de provincie.
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat worden o.a. de normeringen van de Wet geluidhinder en de Wet luchtkwaliteit in acht genomen. Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht welke maatregelen nodig zijn om aan de grenswaarde te voldoen. Waar dat doelmatig is worden geluidbeperkende maatregelen toegepast. Daar waar hogere waarden nodig zijn is in ieder geval geen sprake van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen voor schadelijke stoffen in de buitenlucht. In het kader van de Buitenring zijn met name stikstofdioxide en fijn stof van belang. Nergens langs de Buitenring worden deze grenswaarden overschreden.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10979**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het tracé van de Buitenring, dat loopt van Nuth tot aan de bebouwde kom van Schinveld en Brunssum ligt precies in de aan- en uitvliegroute van de AWACS. Deze bovenmatige geluidsoverlast teistert deze mensen al sinds jaar en dag en nu krijgen ze de overlast van de Buitenring er nog bij.
Antwoord:	In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10980**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat de provincie het heeft over barrièrewerking. Zelf werpt de provincie een barrière op bij de Rimburgerweg.
Antwoord:	De Rimburgerweg krijgt een onderdoorgang ten behoeve van de ontsluiting van het golfterrein en ten behoeve van het intact houden van langzaam verkeersroutes. De doorgaande route van de Rimburgerweg tussen de kern van Brunssum en de Reeweg wordt voor gemotoriseerd verkeer hersteld via de Buitenring. Hierdoor ontstaat door de verkeerskundige knip van de Rimburgerweg dus geen extra barrière in het gebied.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10981**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op andere plekken doet u dat ook; doorgaande fietsroutes en wandelroutes blokkeert u door de het beoogde tracé van de Buitenring en u neemt ook geen maatregelen om dat te voorkomen. Een tegenstrijdigheid tussen wat u zelf beoogt en uiteindelijk zelf doet.
Antwoord:	Er is ten behoeve van het wegontwerp uitgebreid studie verricht naar de oversteekbaarheid van de Buitenring. Daar waar dat binnen de uitgangspunten mogelijk was zijn doorsneden routes, voor zowel gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, hersteld. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10982**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.5 De verkeerstructuur beïnvloedt op negatieve wijze de verkeersveiligheid Reclamant reageert op de stelligheid van de provincie, dat de verkeersstructuur de verkeersveiligheid negatief beïnvloed. Ook hier ontbreekt volgens reclamant elke onderbouwing. Reclamant stelt, dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden in het binnenstedelijk gebied de afgelopen jaren sterk is afgenomen. Dat is gebeurd door de infrastructuur aan te pakken: rotondes, drempels en andere zaken. Dit deel van de analyse raakt kant noch wal!
Antwoord:	Het is een algemeen bekend gegeven dat de verkeersveiligheid negatief beinvloed wordt, indien veel doorgaand (regionaal) verkeer gebruik moet maken van lokale ontsluitingswegen door bebouwd gebied, die eigenlijk niet voor dit verkeer bedoeld zijn. De algemene risicocijfers inzake verkeersongevallen tonen dit ook aan. Een belangrijke pijler van het in Nederland algemeen gehanteerde Duurzaam Veilig Verkeersbeleid is er dan ook op geënt om de verschillende typen verkeersstromen zoveel mogelijk af te wikkelen via de wegen die daarvoor bedoeld zijn. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een wegencategorisering, waarbij de stroomwegen bedoeld zijn voor de betrouwbare afwikkeling van grote hoeveelheden doorgaand verkeer met een hoge gemiddelde snelheid. Een dergelijke stroomweg ontbreekt thans aan de noord- en oostzijde van Parkstad.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01614-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10988

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.6 De verkeersstructuur belemmert de verdere economische ontwikkeling.□□Reclamant is van mening dat de provincie als initiatiefnemer van het plan preciezer moeten aangeven wat er aan de economie in Parkstad mankeert om de stelling aan te gaan dat de verkeersstructuur de verder economische ontwikkeling van parkstad belemmert. □□ Reclamant haalt het rapport Ecorys aan waarin wordt gesteld dat een ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector niet veel perspectief biedt. Het rapport heeft het ook over 180 arbeidsplaatsen op de langere termijn. Dat zet ook weinig zoden aan de dijk, evenals de opmerking dat het ondernemingsklimaat verbetert door de Buitenring. □U houdt veel te weinig rekening met de krimp van de bevolking, een teruglopende beroepsbevolking, veranderende mobiliteitsmotieven, enz. □
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. In het verkeersmodel Parkstad Limburg wordt in het proces van input naar output onderscheid gemaakt naar diverse motieven.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01614-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 10989

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat als economie het hoofdprobleem is en de daarop aansluitend het hoofddoel van de Buitenring is om de economie te versterken, dan zou u de ontwikkeling van de economie en de daarbij gewenste infrastructuur meer moeten zien vanuit het perspectief van Zuid-Limburg, de Euregio en het omliggende gebied.
Antwoord:	Het doel van Buitenring ziet in beginsel op de economische impuls voor de regio Parkstad, niet voor heel Zuid-Limburg dan wel de Euregio. Waarbij wel in ogenschouw dient te worden genomen dat de toekomstige aansluiting van de B258n op de Buitenring voor de regio Parkstad - Aachen ook economisch van groot belang is. Er is dus zeker sprake van een grotere scope op dat gebied.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10990**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De verbetering van de verbinding vanuit de oostkant Parkstad richting Born via de en de N274, de B. 56 neu. Zoals gezegd, op Duits gebied is deze verbinding al afwisselend een 2-baans en 3-baansweg en deze is zo nodig op te waarderen naar een volledige 4-strooks autoweg. Het kost moeite en overleg maar dan heb je ook wat: een veel beter alternatief.
Antwoord:	Tot voor kort was de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Bom via de N297, de B. 56 neu. Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10991**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant is van mening dat de provincie ervoor zou moeten kiezen, dat hier de Brunssummer Heide - door de uitbreiding van de N299- ontzien wordt en voortzetting vanuit Brunssum/Onderbanken veel oostelijker komt te liggen. Dat doet ook meer recht aan de plannen van het realiseren van het Heide Natuurpark. Die ontwikkeling wordt ook ondersteund door de provincie. Als die ondersteuning serieus bedoeld is, dan moet u ook voor dit deel van de weg een andere oplossing zoeken.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt.□Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. □□Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden:□- het Jeugrubbebos (EHS); en□- het Bronnenbos (EHS) ontzien; en□- de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) ontzien.□□Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld.□□Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **10997**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat bevordering van de economische ontwikkeling van Parkstad meer gebaat is bij een oriëntatie vanuit de oostkant naar het noorden toe en vice versa. Dit alternatief doet ook meer recht aan het Nationaal Landschap van Zuid-Limburg (Mergelland) en het bewaken en bewaren van de randen van dit landschap. Door deze optie serieus te bekijken en door te ontwikkelen wordt Zuid-Limburg in totaliteit beter bereikbaar en is het totale gebied ook beter verkeerskundig ingebed in de Euregio en de omliggende landen.
Antwoord:	Een van de doelstelling van de Buitenring is het bevorderen van de economische ontwikkeling van Parkstad. De economische ontwikkeling van Parkstad is daarmee niet een op zichzelf staande project, de Buitenring bevordert dit. Vanuit de verkeerskundige overwegingen en de overige doelstellingen is het de gekozen variant de beste oplossing.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11001**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.7 Toeristische attracties zijn beter bereikbaar door de aanleg van de Buitenring□□Reclamant stelt dat attracties nu ook zijn te bereiken via de autowegen die voornamelijk aan de westkant liggen. □
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen komt onder andere doordat er verkeer gebruik maakt van de wegen anders dan waarvoor de wegfunctie bedoeld is. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk wanneer regionaal doorgaand verkeer geen gebruik dient te maken van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen voor een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11002**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Maar het boven geschetste alternatief (de ontwikkeling van de as Born, via de N274 en de B56neu) is ook hier veel meer voor de hand liggend, dan het beoogde tracé van de Buitenring.
Antwoord:	Tot voor kort was de bereikbaarheid voor de oostkant wat moeilijker, maar ook die kant is nu vanaf 2008 goed bereikbaar vanaf A2 vanaf Bom via de N297, de B. 56 neu. Dus naar het noorden toe en vice versa is Parkstad goed ontsloten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11003**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4 Details Inpassingsplan□□4.1 Crisis- en herstelwet: bladzijde 13 en verder□Reclamant stelt dat door het toepassen van de crisis- en herstelwet er twee soorten burgers ontstaan: een groep van burgers die minder rechten hebben en een groep die uitgebreidere rechten heeft. In feite ongrondwettelijk, een wet die intrinsiek mensen□discrimineert. De vraag is of deze wet zo kan stand houden. Hoe dan ook de provincie werkt mee aan deze vorm van discriminatie.□Hier wordt het gelijkheidsbeginsel geschonden. □
Antwoord:	Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. De Buitenring valt onder de werking van deze wet en daarmee ook de aansluiting Nuth, als zijnde een onderdeel van de buitenring. Met de Crisis- en herstelwet wil het Kabinet de procedures voor grote projecten versnellen en de gevolgen van de economische crisis bestrijden. Door deze wet vervalt de plicht om alternatieven voor een voorgenomen activiteit te onderzoeken en de plicht om de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid te stellen advies uit te brengen over het MER. Daarom is de Commissie voor de m.e.r. in deze fase niet ingeschakeld. □ Dat hierdoor twee soorten burgers ontstaan is niet correct. Ondanks dat de commissie m.e.r. niet om een advies gevraagd, heeft een ieder de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen de documenten die ter inzage liggen. Er is dan ook geen sprake van schending van het gelijkheidsbeginsel. De vraag of deze wet in stand kan blijven is in dit kader niet aan de orde en staat in casu niet in het geding.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11004**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.2 Objectiviteit van het bevoegd gezag□Reclamant stelt dat het uiterst merkwaardig is, dat het bevoegd gezag dat als initiatiefnemer van het Provinciaal Inpassingsplan dit plan ook zelf vaststelt, de reactie op de zienswijze zelf opstelt, tevens de ontheffingen betreffende de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt, zelfs van mening is dat op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten, waardoor een ADC toets niet nodig is. □Alle inhoudelijke beoordelingen komen hiermee automatisch op het bordje van de rechter terecht, de Raad van State, die vaak alleen procedureel toetst. De inspraak van de burger wordt hier wel zeer sterk beperkt. □
Antwoord:	Het is correct dat de provincie Limburg van meerdere zijden betrokken is bij het project BPL, namelijk als initiatiefnemer en als Bevoegd gezag voor EHS en Natuurbeschermingswet 1998. □Steeds meer taken zijn voor rekening van de provincie gekomen. De provincie moet veel wetten van het rijk uitvoeren, zoals op het gebied van de ruimtelijke ordening en het milieu. Daarnaast is een van de taken van het provinciebestuur de aanleg van wegen in het kader van het algemeen belang. □Het is niet ongebruikelijk dat de provincie initiatiefnemer is voor de aanleg van de weg en als bevoegd orgaan verantwoordelijk is voor de planologische procedure. De planologische procedure is met waarborgen omkleed en er vindt een zorgvuldige belangenafweging plaats. Aan de inspraak van de burger wordt derhalve niet getornd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11005**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.3 Plannen van Brunssum, Landgraaf, Kerkrade: bladzijde 23 en verder□Reclamant is van mening dat deze opmerking vraagtekens op roept. Welke plannen zijn dat? □
Antwoord:	□ In paragraaf 2.2 van de toelichting gaat de provincie kort in op de ontwikkelingen in de regio. Voor wat betreft de exacte inhoud en status van de plannen wordt verwezen naar de initiatiefnemer daartoe, in casu de gemeenten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11006**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.4 Optimalisaties: blz. 51 en verder□Reclamant geeft aan de dat provincie de Bestuursvariant als uitgangspunt hanteert. Voor die variant hebben bestuurders gekozen. Vooral op economische motieven. De bestuurlijke voorkeursvariant wordt ten onrechte als referentiekader gebruikt. □□Met de Mer-commissie is reclamant van mening dat, vanwege het feit dat de Buitenring nog niet formeel juridisch is vastgelegd, de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het milieu is zonder de realisering van de Buitenring en zonder de realisering van de verbeterde aansluiting bij Nuth. □
Antwoord:	De provincie deelt dat standpunt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11007**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De milieueffecten en doelbereik moeten met de huidige situatie worden vergeleken. □De bestuurlijke voorkeursvariant heeft geen status als tracé of gekozen variant. □□Alle verder genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de huidige situatie dan wel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter dan de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. □In relatie tot de werkelijke referentiesituatie is er op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering. Een voorbeeld ter verduidelijking: in het eerste plan ligt de weg over het Bronnenbos, daarna komt u met een optimalisatie door de weg naast het Bronnenbos te leggen en concludeert vervolgens dat u het heel goed gedaan hebt. Al in 1999 waren inspraakreacties over deze zaken al duidelijk en was de informatie bij de provincie dus aanwezig □□De nu vastgelegde variant in het ontwerp Inpassingsplan is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie: dat is de situatie zoals die er nu ligt zonder Buitenring en zonder de verbeterde aansluiting bij Nuth. Er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant. □
Antwoord:	In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken.□□Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. □□De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de verschillende alternatieven voor de BPL zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11008**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.5 Gegevens zijn niet beschikbaar:□Reclamant stelt dat belangrijke gegevens ontbreken, niet geactualiseerd zijn en het hele plan al ter inzage ligt. Dit is bestuurlijk zeer onzorgvuldig! Dus in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. □De niet actuele gegevens hebben betrekking op de stikstofdepositie, stikstofconcentraties, fijnstof, externe veiligheid waaronder de nog aan te leveren gegevens door de Gasunie en het door de brandweer aangegeven groepsrisico, archeologie en de ADC-toets. □
Antwoord:	In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kunnen door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11009**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verder is de objectiviteit ver te zoeken in het hele proces en wordt nu aan het eind van een jarenlang proces geen vergelijk gemaakt met de bestaande situatie dan wel de autonome ontwikkeling, maar is het uitgangspunt van vergelijking de gekozen bestuurlijke variant.
Antwoord:	Zoals eerder aangegeven kan de 2e Aanvulling MER niet los worden gezien van het MER fase 2. Door de effectbeschrijvingen in beide documenten in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11016**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reclamant stelt dat volgens de wet een natuurmonument feitelijk een stiltegebied is. De provincie heeft de Jabeker bossen en de Schinvelder bossen als zodanig bestempeld. De vraag is of de Provincie de Brunssummer Heide hier niet vergeten is?
Antwoord:	In 1994 heeft de provincie verschillende gebieden aangewezen als stiltegebied. Daarvoor zijn criteria gehanteerd voortkomend uit de destijds geldende Wet Geluidhinder. De Brunssummerheide voldeed destijds qua oppervlak niet aan de landelijke richtlijnen en is daardoor niet door de provincie als stiltegebied aangewezen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11017**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Hier zou toch voor de hand moeten liggen dat de provincie naar een alternatief zoekt, waardoor de natuur minder geschaad wordt en de stilte toeneemt. Het alternatief zal meer oostelijk gezocht moeten worden. Met dit alternatief kunt u via een ecoduct de natuurwaarden nog versterken en een grotere stap zetten in de richting van het Heidenatuurpark.
Antwoord:	Het mitigatieplan - waaronder faunapassages en inrichting - is afgestemd op het actuele voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet). Daarbij is de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007) en Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat, mei 2005) als richtlijn gehanteerd. Dat geldt ook voor deze locatie. In het gebied komt inderdaad begeleidende beplanting. Met de genoemde maatregelen komt de instandhouding van de das niet in gevaar.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11018**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	U spreekt over dit Heidenatuurpark op blz. 81 van het Inpassingsplan. Tegelijkertijd gaat nu een belangrijk onderdeel van dit Heidenatuurpark, de Brunssummer Heide, zwaar aantasten.
Antwoord:	De negatieve effecten op de Brunssummerheide worden volledig gemitigeerd en gecompenseerd. De BPL zal de situatie voor de Brunssummerheide voor een aantal punten aanmerkelijk verbeteren. Het natuurgebied Brandenberg en de Brunssummerheide worden door een ecoduct weer met elkaar verbonden. Vanuit ecologisch perspectief gezien wordt door het palet van maatregelen op de N299 (hop-overs, kleine faunatunnels, dassentunnel, amfibieëntunnel, aanpassing van de paardentunnel en een ecoduct) het gebied een aanmerkelijke verbetering geboden ten opzichte van de huidige situatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11019**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Eenzelfde tegenstrijdigheid en wispelturigheid legt u aan de dag als het gaat om het Geleenbeekdal. Het project Corio Glana is opgezet om de Geleenbeek en het Geleenbeekdal te renatureren en te revitaliseren. Toch legt u de Buitenring dwars door een droogdalencomplex van het Geleenbeekdal en vlak bij het natuurmonument Kathagen; een gigantische klont asfalt, die daar niet thuishoort. Kortom: U haalt vele malen uw eigen beleid onderuit of legt het even gemakshalve aan de kant.
Antwoord:	Bij de kruising van het Geleenbeek zijn verschillende maatregelen voorzien om de impact te beperken. In de Kathagerbeemden is een constructie gekozen die het minste ruimtebeslag kost om op deze wijze het N2000 gebied te ontzien. Ook ten aanzien van de afwatering zijn op dit traject aanvullende maatregelen voorzien. Door het bureau Taken is een uitgebreide studie naar de verschillende beekkruisingen. In dit rapport zijn een minimumvariant en een optimumvariant uitgewerkt voor de verschillende beekkruisingen. Het rapport is onderschreven door zowel de provincie als het waterschap. Voor de onderdoorgang van de Geleenbeek is gekozen voor de optimumvariant. Dit betekent een ondergang van 55 meter breed. Hiermee wordt voldaan aan de ecologische en hydrologische doelen die door het waterschap en provincie worden gesteld. Ook voor het droogdalencomplex worden in het afwateringsplan meerdere maatregelen beschreven die de afvoer van het droogdal in stand houden en zorgen voor voldoende voeding van het grondwater. Met de beschreven maatregelen voor de kruising met het Geleenbeekdal wordt invulling gegeven aan het vigerende beleid van de provincie en het waterschap.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01614-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11026**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit , postbus 3020 2700LA te Zoetermeer
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	5. Nut en noodzaak: MKBA, deelrapport 3, samensteller Ecorys□Reclamant stelt dat de Mer-commissie er herhaaldelijk op heeft gewezen om nut en noodzaak te onderbouwen. Vanaf 1999 hing dit boven de markt en liet de Provincie bij allerlei gelegenheden horen, dat het nut en de noodzaak al lang waren aangetoond. □□Reclamant reageert op de conclusie in het rapport dat de provincie met de aanleg van de buitenring de doelstellingen realiseert. Reclamant is van mening dat de analyse van het rapport Ecorijs niet klopt, en dat de doelstellingen ook anders moeten zijn. Dit onderdeel van het rapport is van nul en generlei waarde. □□De tweede conclusie is, dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de kosten. De Buitenring levert op de zeer lange termijn 180 arbeidsplaatsen op. In de vorige periode is in Brunssum constant gesproken over het creëren van 3000 tot 5000 arbeidsplaatsen op de Oostflank. Wat een verschil. Iedere arbeidsplaats is meegenomen, maar 180 arbeidsplaatsen is toch een te gering rendement. □□Reclamant is ven mening dat niet alle kosten in het rapport zijn meegenomen en haalt de volgende voorbeelden aan: □ "□De gemeente Brunssum brengt voor ruim 2 miljoen euro grond in om niet. Dat zijn kosten, die nergens zijn opgesomd. □"□Nu al zijn er mensen die via een bezwaar op de Woz-beschikking minder WOZ betalen. Voor sommige burgers geldt dit al vanaf 2008 vanwege het feit dat er mogelijk een weg komt te liggen. Als meer burgers vanaf 2011 via eenzelfde juridische procedure dit gaan doen dan zijn dat vele kosten. Daarbij moet aangetekend worden, dat de WOZ-waarde van vele panden naar beneden zullen moeten worden bijgesteld. Deze waardevermindering is ook niet meegenomen in de kosten!□"□Verlies aan recreatieplekken in de regio en vlakbij huis zijn niet gecalculeerd. □ "□De teloorgang dan wel aantasting van enkele natuurgebieden zijn niet in de kosten meegenomen.□"□Door de Buitenring zullen in de stedelijke kernen ook knelpunten ontstaan. Die zullen moeten worden opgelost en moeten worden betaald. Die kosten zijn nog niet vermeld. □"□De planschade is ook niet meegenomen, terwijl u gemakkelijk een planschadeanalyse en inschatting van de kosten had kunnen maken.□□Wat de baten betreft stelt reclamant de vraag of de verkorte reistijd voor elke rit en vervoersbeweging te kwantificeren is in geld. Als reclamant ergens naar toe rijd om de verjaardag van een familielid te vieren, dan maakt het niet uit of ik er l minuut eerder ben. □□Treffend is ook, dat het rapport een opmerking maakt over de minieme kansen van de doorontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector, terwijl het in het plan de hoofddoelstelling is. □□Het rapport geeft ook aan dat berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrière werking resulteert. Het rapport vermeldt niet, dat op andere plekken vooral langs de randen van de stedelijke woonkernen deze zaken toenemen. Dat is het verschuiven van het probleem. □□ Reclamant stelt dat dit rapport teveel de analyse van de provincie volgt, de daaruit voortkomende doelstellingen klakkeloos overneemt en toetst en alles wat de Buitenring aangaat zo positief mogelijk benadert. □□De Provincie heeft nergens onderzocht of de beoogde doelen - zoals o.a. bereikbaarheid, veiligheid en verbetering van de□economie, c.q. de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid - ook niet met de bestaande infrastructuur dan wel met andere alternatieven te realiseren zijn. Dat doet Ecorijs ook niet. □
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de

uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11010

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1 Positie Milieufederatie Limburg□Vanaf 2005 heeft de Milieufederatie Limburg veelal op eigen verzoek vooroverleg gehad over de plannen inzake de Buitenring Parkstad Limburg. Het betrof met name mondelinge toelichting aan de hand van kaartmateriaal waarop de Milieufederatie dan ter plekke kon reageren. Gedurende deze overleggen is door ons voortdurend de aandacht gevraagd voor de demografische ontwikkelingen en mogelijke gevolgen voor de beroepsbevolking gerelateerd aan het woon-werk verkeer. Diverse malen heeft de Milieufederatie verzocht om een 0+ variant uit te werken. Een 0+ variant maakt gebruik van het bestaand wegennet en is voorzien van een betere bewegwijzering. De Commissie m.e.r. geeft in haar adviezen, die door de provincie Limburg zijn overgenomen, een advies van gelijke strekking. Elk verzoek tot onderzoek van verbetering aan het bestaand wegennet heeft de provincie Limburg geweigerd. Zij was van mening dat het MER fase 1 uit 2000 hierin voldoende onderbouwing gaf, ongeacht de demografische verandering van latere datum.□
Antwoord:	Het is onjuist dat de Milieufederatie met name mondelinge toelichting aan de hand van kaartmateriaal heeft ontvangen. De Milieufederatie is onder andere door middel van concepten van de Tracénota/MER op de hoogte gebracht en in de gelegenheid gesteld om inhoudelijk te reageren. De aandacht voor demografische ontwikkelingen is door de Provincie vertaald in het Verkeersmodel. Het verzoek om een 0+plus variant uit te werken, heeft de Provincie gemotiveerd afgewezen, omdat deze variant in het MER fase 1 al was uitgewerkt en onderzocht en gebleken was dat deze niet beantwoordde aan de doelstellingen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11011**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2 Doelstelling en nut-noodzaak□Doelstellingen□De Milieufederatie verzoekt u de volgende vragen te beantwoorden:□-□Is de gekozen variant (afbeelding 1) de enige oplossing die aan de vele doelstellingen tegemoet komt?□-□Leveren oplossingen zoals onder andere betere scholing, loopbaanbegeleiding. stimuleren OV, aansluitingen op internationaal treinverbindingen, aanpassingen aan het bestaand wegennet, dynamisch verkeersmanagement een beter deelresultaat voor de te investeren middelen?□-□Welke doelstellingen zijn nu na 10 jaar nog relevant in relatie tot de bevolkingskrimp, afname beroepsbevolking, amoveren groot aantal woningen etc.□-□Tijdens de wedstrijd moeten de spelregels niet veranderd worden, maar gezien de bevolkingskrimp is het juist verstandig de probleemstelling opnieuw te definiëren.□
Antwoord:	De onderzoeken gaan uit van de nieuwste prognoses op het gebied van krimp, waardoor de onderzoeken een reëel beeld laten zien het bereiken van de doelstellingen. Juist vanwege de verscheidenheid aan doelstellingen welke met de Buitenring worden behaald - zoals blijkt uit deelrapport 3 “Toetsing doelbereik en MKBA” - is de aanleg van de Buitenring noodzakelijk. Andere oplossing als betere scholing, aanpassingen bestaand wegennet, stimuleren OV hebben niet als resultaat dat alle doelstellingen worden gehaald. Zo zal loopbaanbegeleiding niet bijdragen aan verbetering van de verkeersstructuur. Aanpassing van het bestaande wegennet (ook wel het 0+ alternatief) is niet voldoende. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □Een ander blijkt ook uit het rapport “Verkeerskundige effecten van het nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg”, zoals opgesteld door DHV.□□De mobiliteitsontwikkeling voor het autoverkeer uit zich in wijziging van gemiddelde ritlengten en gewijzigde verkeersproductie en -attractie. Prijsontwikkelingen en de kwaliteit van het (regionale) openbaar vervoer spelen hierbij een belangrijke rol. Goedkoper openbaar vervoer zou hierop van invloed kunnen zijn. Toch is uit onderzoek gebleken dat het goedkoper maken van openbaar vervoer slechts marginaal invloed heeft op het aantal autoverplaatsingen (o.a. Goudappel Coffeng 2006, "Gratis of goedkoper openbaar vervoer"). Het is derhalve onwaarschijnlijk dat het goedkoper maken van openbaar vervoer een substantieel effect heeft op de effecten van de Buitenring.□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve

verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11012

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Diffuse verkeersstructuur zonder duidelijke hiërarchie□In de zienswijze van de Milieufederatie wordt de bestaande robuuste structuur (0+ variant) benoemd, neem deze mee als verbetervariant in uw besluitvorming.□
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11013

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Nut- noodzaak□De Milieufederatie vraagt u de nut-noodzaak te onderbouwen op basis van laatste inzichten in demografische ontwikkelingen en daling van de beroepsbevolking in de Parkstad. Wat zijn de huidige problemen en niet wat waren de problemen tien jaar geleden.□
Antwoord:	Bij het onderzoek naar nut en noodzaak is uitgegaan van de meest recente economische en demografische ontwikkelingen.□Daarnaast geldt dat een daling van de bevolking niet automatisch tot lagere verkeersintensiteiten leidt. Voorbeelden als de A73 laten zien dat als gevolg van de toename van economische ontwikkelingen langs de weg, publiek wordt aangetrokken en banen worden gecreëerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11014**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3 Verantwoordelijkheden / MER□□Objectiviteit van het bevoegd gezag□Wij zijn van mening dat gezien het provinciegrens (landsgrens) overschrijdend karakter van de NB-wet gebieden binnen de invloedssfeer van de geplande infrastructuur (Buitenring en B258n) hier het Ministerie van LNV bevoegd gezag is. Wij verwijzen hier naar de uitspraak in het kader van de IJzeren Rijn (RvS 200700186/1 en 200700186/2), bij u bekend daar u partij in deze procedure was. Gaarne overleg met Ministerie LNV hierover. De Stichting geeft tevens aan te twijfelen aan de objectiviteit van het bevoegd gezag, daar hetzelfde orgaan dat de PIP vaststelt en zienswijzen beantwoordt tevens aan de Nbwet toetst en de Nbwetvergunning afgeeft. □
Antwoord:	Gedeputeerde Staten zijn op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en/of artikel 19d van die wet. Hierop zijn een aantal uitzonderingen (in die gevallen is de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bevoegd gezag). Deze uitzonderingen zijn genoemd in het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Ingevolge artikel 2, aanhef en onder p van dit Besluit is de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bevoegd voor de vergunningverlening indien het een activiteit betreft ten aanzien van hoofdwegen als bedoeld in artikel 1 van de Tracéwet. Ten tijde van het nemen van het besluit zoals ter discussie gesteld in de rechtszaken van de IJzeren Rijn gold een andere regelgeving (bij het inwerkingtreden van de Crisis- en herstelwet heeft een verandering hierin plaatsgevonden). Destijds was het volgende van toepassing. Ingevolge het toenmalige artikel 2, aanhef en onder p, van het Besluit vergunningen Natuurbeschermingswet 1998 was de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bevoegd voor vergunningverlening ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 in het geval het ging om activiteiten ten aanzien van provinciegrensoverschrijdende infrastructurele werken. Het ging overigens niet om provinciegrensoverschrijdende gebieden, maar om provinciegrensoverschrijdende infrastructurele werken. In die zaak ging het om een spoorlijn die provinciegrensoverschrijdend was (vandaar dat geoordeeld werd dat de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit het bevoegd gezag in deze was). Maar zoals gezegd is de wetgeving veranderd op dit punt en zijn Gedeputeerde Staten, in het geval van de Buitenring Parkstad Limburg, bevoegd gezag voor de vergunningverlening op grond van artikel 16 en artikel 19d van de Natuurbeschermingswet 1998, aangezien er geen sprake is van een omstandigheid als bedoeld in artikel 2, aanhef en onder p van het Besluit Vergunningen Natuurbeschermingswet 1998. Hiernaast is er een strikte scheiding in de verschillende afdelingen binnen de provincie, waardoor er sprake is van een onafhankelijke toetsing en de objectiviteit van het bevoegd gezag gewaarborgd is. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11015**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	MER en Commissie MER Zoals genoemd is het College GS van mening dat een advies van de Commissie m.e.r. in deze fase niet meer nodig is. Zij is van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft wat betreft de objectiviteit van haar besluitvorming. Het college van GS heeft tot nu toe alle adviezen van de Commissie m.e.r. integraal overgenomen. Uit diverse overleggen bleek dat de interpretatie vanuit de provincie inzake de adviezen weliswaar getuigt weliswaar van een zeer grote creativiteit, maar niet correct is. De Commissie m.e.r. dient wat betreft de Milieufederatie alsnog de 2e aanvulling, het MER aansluiting Nuth en de zienswijze hierop en op de 1e aanvulling alsnog te toetsen.
Antwoord:	Als gevolg van de Crisis- en herstelwet is het niet meer verplicht om langs de Cie. m.e.r. te gaan. Van deze keuzevrijheid maakt de initiatiefnemer gebruik. Wel neemt zij de eerdere adviezen in acht en handelt zij hiernaar. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11020**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Onze reactie op het MER 1e en 2e aanvulling Buitenring en aansluiting Nuth geven wij op diverse thema`s in de zienswijze op het PIP integraal mee. Daarnaast zullen enkele algemene reacties hier gesteld worden. - Het College van GS heeft de 1e en 2e aanvulling van het MER en het MER aansluiting Nuth gelijktijdig ter inzage gelegd met het PIP. Dit vinden wij op zijn zachtst gezegd onzorgvuldig.
Antwoord:	Dit is niet onzorgvuldig, maar zo als het hoort. De informatie uit het MER dient ter ondersteuning van de besluitvorming over het PIP zodat het milieubelang volwaardig in die besluitvorming kan worden meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11021**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het MER wordt helder en duidelijk uitgelegd hoe de toetsing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkeling Groen (POG) dient te geschieden. Deze toetsing wordt echter in geen enkel ter inzage liggend stuk toegepast.
Antwoord:	In bijlage 8 van het deelrapport 8A Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL wordt de alternatievenafweging in het kader van de EHS gepresenteerd. De EHS-gebieden zijn op vergelijkbare wijze als de N2000-gebieden afgewogen in de MER-en (2001, 2008) en de uitwerking van het voorkeursalternatief in het PIP. Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11022**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	-□De uitspraak dat door mitigerende maatregelen de effecten worden beperkt, waarop geconcludeerd wordt dat er dan geen maatregelen genomen dienen te worden, is in strijd met het eigen en landelijk beleid waarbij uitbreiding en verbetering de uitgangspunten zijn.
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. Deelrapport 8a Natuurtoets en compensatieplan (bijlage 8) bevat een onderbouwing ten aanzien van het nee-tenzij beginsel. De aantasting van EHS, POG en Flora en Fauna zal gecompenseerd moeten worden volgens een mitigatie- en compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Voor de POG geldt een ontwikkelingsgerichte basisbescherming. Daarbij zijn behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden richtinggevend voor ontwikkelingen in de POG. In de alternatieven afwegingen die zowel in MER fase 1 als MER fase 2 hebben plaatsgevonden, zijn de effecten op de POG (naast EHS en Natura 2000) expliciet meegenomen. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL en Aansluiting Nuth wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Verder dient opgemerkt te worden dat voor de POG - anders dan de EHS - niet geldt dat hiervoor de omvang gelijk dient te blijven. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden van de Provincie Limburg gehanteerd. De Provinciale Beleidsregel Compensatie en Mitigatie Natuurwaarden is correct toegepast binnen het project BPL. Zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen zijn volgens vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005) uitgevoerd.□□Voor aantasting van EHS is het nee, tenzij-beginsel doorlopen. Dit wordt ook toegelicht in de memo “EHS alternatievenafweging BPL” d.d. 28 mei 2010, die in bijlage 8 van het deelrapport 8a Natuurtoets en compensatieplan BPL is opgenomen. In deze memo zijn de afwegingen voor de BPL in relatie tot de EHS expliciet gemaakt met als doel het Bevoegd gezag (eveneens de Provincie Limburg) van informatie te voorzien om te bepalen of het ‘nee, tenzij’ beginsel goed is gevolgd. In deze memo wordt verwezen naar documenten waarin nut en noodzaak vanuit een groot openbaar belang worden aangetoond. Het betreft de volgende documenten:□-□MER fase 1 (inclusief startnotitie) t.b.v. de keuze om de corridor te begrenzen;□-□MER fase 2 (inclusief startnotitie en aanvulling op het MER) t.b.v. de keuze van het voorkeursalternatief.□Bovendien is er een aparte rapportage “Nut en noodzaak van de BPL” opgesteld, die als bijlage bij het provinciaal inpassingsplan is gevoegd en waar in de tweede aanvulling op het MER naar verwezen wordt.□□In de MER fase 1 en 2 is bij de effectbeschrijving en -beoordeling van natuur uitgebreid ingegaan op de actuele en potentiële natuurwaarden in het gebied. Deze zijn als referentiesituatie gehanteerd bij de effectbeoordeling, op basis waarvan mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld.□□Eind 2007 heeft het ministerie van VROM in samenspraak met LNV en de provincie de “Spelregels EHS” uitgebracht. Daarin is gesteld dat kwalitatieve effecten zoals verstoring en verdroging alleen worden meegenomen als het gaat om ingrepen die plaatvinden binnen de EHS. In die zin zijn er meer dan voldoende maatregelen ook vanuit beleidsoogpunt genomen. Het mitigatieplan - waaronder faunapassages en inrichting - is afgestemd op het actuele voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet). Daarbij is de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007) en Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat, mei 2005) als richtlijn gehanteerd. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11023**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het MER aansluiting Nuth (MMA en variant 14) scoort negatief ten opzichte van de bestaande situatie en de 0+ variant. Dit zou toch een aanzet moeten geven tot het overwegen van andere alternatieven, OV, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement, alvorens een dermate overgeproportioneerde verkeerstechnische oplossing te presenteren als enige alternatief.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11024**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Door het ontbreken van de resultaten van stikstofdepositie kan er geen goede besluitvorming plaatsvinden. Het College van GS heeft er dus bewust voor gekozen om geen goede en zorgvuldige besluitvorming te laten prevaleren door de documenten drie maanden eerder ter inzage te leggen. Deze conclusie geldt dan ook voor het besluit over de Brunssummerheide en het gehele PIP.
Antwoord:	Op het moment van definitieve vaststelling is deze informatie aanwezig en wordt deze meegewogen in de besluitvorming zodat dit zorgvuldig kan gebeuren. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11025**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4 Varianten en beleid□Bestuurlijke voorkeursvariant ten onrechte referentiekader□Kies de autonome ontwikkeling gebaseerd op de huidige situatie als referentiekader, zoals ook gesteld in het door u overgenomen advies van de Commissie m.e.r. Voor een goede vergelijking dienen uiteraard niet de (mitigerende) maatregelen te worden meegenomen die op beide varianten (BPL en autonoom) toepasbaar zijn.□
Antwoord:	Referentiesituatie□In het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER fase 2 geeft de Commissie m.e.r. aan dat zij van mening is dat de benodigde informatie aanwezig is om een keuze te maken voor een voorkeurstracé. Verder geeft zij aan dat de effecten van het uiteindelijke tracé in het Inpassingsplan af kunnen wijken van de effecten zoals beschreven in het MER fase 2. Indien dit zo is, adviseert de Commissie m.e.r. om deze effecten in de 2e Aanvulling MER inzichtelijk te maken.□□Aangezien het tracé uit het Inpassingsplan in grote lijnen overeenkomt met het bestuurlijk voorkeurstracé, is er geen sprake van een compleet nieuw alternatief. Om deze reden is er voor gekozen om in de 2e Aanvulling op het MER fase 2 alleen de effecten in beeld te brengen die afwijken van de effecten zoals deze zijn beschreven in het MER fase 2. □□De 2e Aanvulling MER is een aanvulling op het MER fase 2 en kan dan ook niet los worden gezien van het MER fase 2. De effectbeschrijving in de 2e Aanvulling MER moet dan ook in samenhang worden gezien met de effectbeschrijving in het MER fase 2, waarin de effecten van de verschillende alternatieven voor de BPL zijn bepaald ten opzichte van de referentiesituatie. Door deze effectbeschrijvingen in samenhang te beschouwen, ontstaat het complete beeld van de effecten van het tracé uit het Inpassingsplan ten opzichte van de referentiesituatie.□□Mitigerende maatregelen□In de Tracénota/MER-UVS BPL zijn de effecten van de alternatieven exclusief en inclusief maatregelen in beeld gebracht.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11028**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijkheid ten opzichte waarvan de effecten zijn bepaald□De Milieufederatie vraagt u aan te geven ten opzichte waarvan de effecten zijn bepaald. In het PIP en de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid, verkeer is nergens de vergelijking gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. De N274 en N276 zijn ook al niet meegenomen als mogelijke ontsluitingen van de regio. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. In het MKBA is wel een vergelijk gemaakt met niet nader onderzochte varianten. Los van het feit dat de vergelijking gebaseerd is op aannamen, wordt ook duidelijk dat de verbeteringen geen of slechts een geringe oplossing bieden.□
Antwoord:	Het doel van de uitgevoerde lucht- en geluidonderzoeken is het toesten aan de wettelijke eisen. Ten aanzien van geluid dient voor de te reconstrueren wegdelen een vergelijking gemaakt met de huidige situatie. Dit is op deze wijze in het geluidsrapport opgenomen. Voor de overige wegvakken is een vergelijken van de effectten met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling niet nodig en ook niet uitgevoerd. Ten aanzien van de luchtkwaliteit is ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een onderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De huidige situatie is in het luchtonderzoek niet in beeld gebracht.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11029**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	C2C Het ontgaat ons volstrekt waarom de provincie in Noord Limburg een PIP Greenportlane heeft uitgevoerd op basis van het C2C principe en dat niet gedaan heeft voor het PIP Buitenring. De Milieufederatie vraagt u het C2C- ontwerp principe ook toe te passen op de BRP.
Antwoord:	Limburgs Pakket Duurzame Wegenbouw De Provincie Limburg heeft in 2005 het al bestaande Limburgs Pakket Duurzame Wegenbouw laten updaten op basis van het toen gangbare nationale duurzame wegenbouw pakket. In het pakket zijn tal van maatregelen voor duurzame wegenbouw opgenomen (variërend van ontwerp tot onderhoud) met als thema's energie, materialen, leefomgeving (geluid, lucht, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit), water en natuur&landschap. Bij infrastructurele projecten wordt tenminste 70 tot 80% van de maatregelen uit de duurzame wegenbouw pakketten toegepast. Dit gebeurt dus ook bij de Buitenring. Businesscase Duurzame Buitenring Parkstad Limburg 2009, bureau Ecofys In een Businesscase zijn de concrete mogelijkheden voor de Buitenring onderzocht: Grootschalige windenergie Er zijn 13 windturbines van 2 MW of een zon-PV-systeem van 63 MWp vermogen nodig om de Buitenring Parkstad Limburg energieneutraal te maken. Rekening houdende met de huidige beleidskaders, de ruimtelijke inpassing, de milieutechnische aspecten en al bestaande initiatieven komt een vijftal zoekgebieden nabij de geplande Buitenring Parkstad Limburg in beginsel in aanmerking voor het opwekken van windenergie. Het creëren van bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak vormt de belangrijkste voorwaarde om te komen tot succes. Momenteel wordt bekeken welk businessmodel het beste past bij de ontwikkeling van een windmolenpark in Parkstad Limburg. Hiervoor zijn verschillende modellen mogelijk. A. Overlaten aan de markt (marktmodel) B. Overlaten aan de markt, maar wel met aanvullende financiële steun (steunmodel) C. Ontwikkeling en exploitatie uitvoeren door provincie (provinciaal energiebedrijf) D. Ontwikkelingsfase uitvoeren door provincie en vervolgens concessie van 15 jaar tenderen aan marktpartijen (provinciaal ontwikkel en tendermodel) Zonnepanelen op geluidschermen Indien alle geluidschermen en geluidswallen langs de Buitenring Parkstad Limburg worden voorzien van zonnepanelen zou dit resulteren in een geïnstalleerd vermogen van 2,2 MWp, terwijl voor energieneutraliteit een vermogen 4 MWp gewenst zou zijn. Zonnecellen op geluidswerende voorzieningen kunnen op dit moment niet rendabel worden geëxploiteerd. Een demonstratieproject is zeker het overwegen waard. De meerkosten van zo'n project van 2 x 200 m PV op geluidsschermen bij het begin en eindpunt van de Buitenring Parkstad Limburg worden globaal geraamd op € 250.000. Een onderzoek naar de mogelijkheden van een demonstratieproject vindt momenteel plaats. Duurzaam Multi-fueltankstation Een duurzaam en volgens de C2C-filosofie te bouwen Multi-fueltankstation verhoudt zich goed tot de uitgangspunten van een duurzame Buitenring Parkstad Limburg. Uitgaande van een schaalgrootte van 16 opstelplaatsen met een aanbod van zowel reguliere als alternatieve brandstoffen, kunnen de investeringkosten van een duurzaam Multi-fueltankstation oplopen tot ca. € 5 miljoen, afhankelijk van uitvoering en ambitie. De meerkosten ten opzichte van een regulier tankstation, die afhankelijk zijn van de locatie, bouwtechnische keuzen en de energievoorziening, worden ingeschat op € 2 miljoen. Op dit moment wordt onderzocht of een nieuw tankstation in de directe nabijheid van de Buitenring Parkstad Limburg rendabel te exploiteren is. Een tweetal locaties is hiervoor geschikt namelijk ter hoogte van de aansluiting Ganzepool en de aansluiting Gravenweg. Energiebesparende maatregelen en duurzame toepassingen Tijdens de aanbestedingfase kan worden overwogen om een aantal energiebesparende maatregelen en duurzame toepassingen op te nemen in het programma van eisen. Gedacht wordt aan het toepassen van energiezuinig asfalt, dynamische straatverlichting, LED-verlichting als straatverlichting, biobitumen, straatverlichting en verkeerslichten op PV-systemen, houten vangrails en lichtmasten en duurzaam beton/cement. Beekloopkruisingen In het kader van de Buitenring worden de beekloopkruisingen in een ecologische oplossing gerealiseerd. Dat wil zeggen: op een wijze dat de ecologische en waterhuishoudkundige belangen gegarandeerd. De provincie heeft inmiddels ook onderzoek verricht naar een meer duurzame, optimale oplossing. Deze kost € 6,9 miljoen meer dan de ecologische oplossingen (de kosten van deze laatstgenoemde voorziening worden binnen het budget van de Buitenring gedekt). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11030**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Corridor Buitenring uit POL 2001 en 2006 Onderzoek alsnog varianten en mogelijkheden van niet verkeerstechnische aard die buiten de corridor vallen. Zoals de m.e.r.-Commissie in haar adviezen, die integraal zijn over genomen door het betreffende bevoegd gezag, heeft gemeld betreft de corridor geen Concrete Beleidsbeslissing (CBB). De corridor heeft daardoor ook geen status. De door de provincie overgenomen adviezen waren er op gericht om te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zijn en nog meegenomen moeten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking gezien worden voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven.
Antwoord:	De uitleg die hier door de PMF wordt gegeven is niet juist. De Cie. MER heeft gevraagd om te toetsen of de conclusies uit MER fase 1 nog steeds geldig zijn, zodat het MER fase 1 nog steeds ten grondslag kan liggen aan het inpassingsbesluit, In de 2e aanvulling op het MER is hier middels een analyse op ingegaan in paragraaf 2.2.1. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11031**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	B258n De Milieufederatie vraagt u een Buitenring variant zonder de B258n mee te nemen in de verkeersberekening. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name Aachen, ook niet te verwachten. Ook in de brief van de VROM Inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11032**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Aansluiting Nuth□U schrijft dat de Buitenring niet zonder de aansluiting Nuth kan functioneren. Echter de aansluiting Nuth kan wel zonder de Buitenring functioneren. Ontkoppel de dossiers van de Buitenring en aansluiting Nuth. De aansluiting Nuth construeren zonder Buitenring en te bekijken of er dan nog wel een noodzaak voor een Buitenring in deze omvang bestaat. Indien de Buitenring geen doorgang vindt, blokkeert u tevens een oplossing voor de aansluiting Nuth, door deze dossiers aan elkaar te koppelen.□
Antwoord:	De BPL functioneert niet zonder aansluiting Nuth dus zijn de projecten onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het aanpassen van het wegennet op een enkele locatie is geen adequate oplossing.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11033**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Ladder van Verdaas en de 3 B`s□Uit de ter inzage liggende stukken blijkt dat u enkel heeft gekeken of een enkele mogelijkheid het gelijke oplossend vermogen heeft. Dit getuigt van een volstrekt onjuist toepassen van de Ladder van Verdaas of van uw eigen beleid inzake de 3 B`s uit het PWP. De Milieufederatie vraagt u de Ladder van Verdaas alsmede eigen beleid alsnog correct toepassen.□
Antwoord:	In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is als hoofdfilosofie de volgorde “benutten - beïnvloeden (waaronder beprijzen) en bouwen” opgenomen. De beschikbare mobiliteitsvoorzieningen willen we eerst optimaal benutten door een betere organisatie van het verkeer. Door het zonodig en mogelijk beïnvloeden van burgers en vooral bedrijven in hun mobiliteitskeuzes willen we sturing geven aan het efficiënter gebruiken van het totale vervoerssysteem en dus van alle vervoersmodaliteiten. Waar we echter nu al kunnen voorzien dat benutten en beïnvloeden op langere termijn een onvoldoende oplossing bieden, zetten we in op het bouwen van extra infrastructuur. De Buitenring Parkstad Limburg is in het PVVP aangemerkt als onderdeel van de vigerende uitvoeringsagenda en vormt daarmee voor het PVVP een beleidsmatig uitgangspunt. De Buitenring Parkstad Limburg vormt één van de ontbrekende netwerkschakels in de netwerkvisie van het PVVP.□□De provincie verwijst daarnaast naar de onafhankelijke rapportage van ECORYS Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA. In het rapport is globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11034**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	5 Effecten / methoden / modellen□Algemeen□Op zeer veel plekken in de ter inzage liggende stukken staat dat nog aanvullend onderzoek moet plaatsvinden, dat bepaalde onderzoeken pas afgerond zullen zijn voor de besluitvorming in Provinciale Staten, dat verwacht wordt dat er geen sprake is van substantiële veranderingen, dat verwacht wordt dat er geen sprake zal zijn van significante effecten op Natura 2000 gebieden maar dat de NO2 concentraties nog moeten worden berekend, dat de optimalisaties in de berekeningen inzake luchtkwaliteit nog niet zijn meegenomen etc. De leden van Provinciale Staten wordt de mogelijkheid onthouden om een weloverwogen besluit te nemen zonder dat zij kennis hebben kunnen nemen van de zienswijzen op de stukken die nu niet ter inzage zijn gelegd.□
Antwoord:	De aanvullingen worden opgenomen in de Nota van wijzigingen zodat PS deze aanvullende informatie mee kan nemen in de besluitvorming.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11035**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Cumulatieve effecten□Bij de geluidsbepaling en meting van de luchtkwaliteit dienen de aan de AWACS gerelateerde gevolgen als aparte factor te worden meegenomen. Deze kunnen niet worden gezien als omgevingslawaai of achtergrondgeluid. - Verder dient een mogelijke verhoging van de geluidsbelasting getoetst te worden in relatie tot onder andere de gezondheid van de burgers in de regio. Door het overnemen van het advies van de Commissie m.e.r. zou u rekening moeten houden met mogelijke toekomstige plannen en voornemens. □
Antwoord:	Het akoestisch onderzoek in het kader van het PIP heeft betrekking op de geluidbelasting vanwege de BPL. Omdat in onderhavige situatie sprake is van nieuwe aanleg weg dient de geluidbelasting vanwege de BPL getoetst te worden aan de (voorkeurs)grenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Daar waar na toepassing van doelmatige geluidreducerende voorzieningen nog steeds sprake is van een overschrijding van de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde wordt een hogere waarde verleend. Bij de verlening van deze hogere waarde wordt rekening gehouden met de blootstelling aan andere soorten geluidbronnen waaronder vliegverkeer.□□In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is onderzoek door het RIVM naar de geluidsbelasting door AWACS is verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11036**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuur, Natura 2000, EHS Zoals uit de ter inzage liggende stukken blijkt is het natuuronderzoek nog niet volledig, zie onderstaande punten. Er is dan ook geen standpunt in te nemen of de nodige mitigatie en compensatie wel voldoende is. Veel onderzoeken zullen naar u zelf aangeeft afgerond zijn voor september 2010. Wij zijn van mening dat u hiermee de burger en maatschappelijke organisaties een inspraakronde ontneemt. U ontzegt uw eigen Provinciale Staten de mogelijkheid tot het nemen van een weloverwogen besluit.
Antwoord:	Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. Op deze wijze kan Provinciale een weloverwogen besluit nemen. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kunnen door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11037**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op het terrein van luchtkwaliteit ontbreekt het cruciale onderzoek om uit te sluiten dat er geen significante gevolgen te verwachten zijn in de Natura 2000 gebieden. Geheel conform uw eigen advies, overgenomen van de Commissie m.e.r, dient u in dat geval een ADC-toets uit te voeren. Door het ontbreken van deze toets in de ter inzage liggende stukken, worden regels niet nagekomen door de organisatie die deze toets moet toetsen en vergunningen afgeeft ikv in het kader van de NBWet. De Stichting is van mening dat de integriteit en competentie van de provincie ter discussie staat.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. Voor het project BPL wordt een aparte vergunningsprocedure gevolgd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Een vergunning voor dit project wordt alleen verleend wanneer zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken, sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de schade afdoende gecompenseerd wordt (ADC-toets). Binnen de huidig uitgevoerde Passende Beoordelingen BPL(Brunsummerheide en Tevenerheide) en Aansluiting Nuth (Geleenbeekdal), gebaseerd op de meest recente gegevens, wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Een ADC-toets is daarmee niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11038**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	1. Daarnaast dient het significante effect bepaald te worden ten opzichte van de referentie situatie (het jaar van aanwijzing Brunssumerheide 1995, Kathagerbeemden 1990), echter zonder toepassing van mitigerende maatregelen die ook kunnen worden toegepast in de bestaande situatie of reeds als bestaand beleid zijn opgenomen.
Antwoord:	In de Passende beoordelingen wordt onderzocht of de BPL vergunbaar is op grond van de geldende wet- en regelgeving. Hierbij zullen ook de wijzigingen die in de Natuurbeschermingswet 1998 zijn doorgevoerd ten gevolge van de inwerkingtreding van de Crisis- en herstelwet worden meegenomen (deze zijn inmiddel opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998). De referentiesituaties zoals voortvloeiende uit die geldende wet- en regelgeving zullen hierbij gehanteerd worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11039**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	2. In het MER staan veel aanbevelingen van mitigerende maatregelen. Deze komen niet als concreet besluit in het PIP terug.
Antwoord:	In het kader van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt, het ecologisch onderzoek geactualiseerd en het plan uitgebreid getoetst aan de huidige regelgeving met betrekking tot de Flora- en faunawet, N2000 en EHS. Het effectenonderzoek in het MER is dus geactualiseerd en gedetailleerder dan de aanbevolen mitigerende maatregelen in het MER. Het mitigatieplan, dat onderdeel uitmaakt van het besluit, waarborgt de uitvoer van de mitigerende maatregelen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11040**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	3.□Bij de beoordeling of er sprake is van een significante effecten dient niet alleen een effecten beoordeling plaats te vinden op de actuele situatie, maar juist op de instandhoudingsdoelen.
Antwoord:	Voor beide aspecten willen we graag verwijzen naar de twee Passende beoordelingen. Hieruit blijkt dat de beoordeling juist conform uw zienswijze is uitgevoerd:□-□In het kader van N2000 heeft een effectbeoordeling plaatsgevonden ten opzichte van de instandhoudingsdoelstellingen. Het begrip “aantasting van de natuurlijke kenmerken” is het juridische criterium van zowel de Vogel- en Habitatrichtlijn als de Natuurbeschermingswet 1998. Voor de beoordeling hiervan wordt primair uitgegaan van de instandhoudingdoelstellingen. Naast de toetsing aan de instandhoudingdoelstellingen wordt de aantasting van de natuurlijke kenmerken getoetst. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de abiotische waarden zoals omschreven in het kader van Beschermd Natuurmonument.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11041**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	4.□Bij de beschrijving van het beoordelingskader wordt ten onrechte voorbij gegaan aan het feit dat het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide niet alleen N2000 gebieden zijn, maar ook beschermde natuurmonumenten.
Antwoord:	Voor deze zienswijze willen we graag verwijzen naar de twee Passende beoordelingen. Hieruit blijkt dat ook getoetst en beoordeeld is aan de status van Beschermde natuurmonument.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11042**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	5.□Het toetsingskader van de EHS is ook niet juist toegepast. In plaats van de mogelijk aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken, de actuele en potentiële waarden te beschrijven, wordt direct over gegaan tot mitigerende en compenserende maatregelen. Ook hier geldt eerst de toepassing van het nee-tenzij principe waarbij alternatieven ook van niet infrastructurele aard kunnen zijn.
Antwoord:	In de onderliggende onderzoeksrapporten bij het PIP zijn de effecten van het plan op de EHS beschreven en beoordeeld. Deelrapport 8A Natuurtoets en compensatieplan (bijlage 8) bevat ook een onderbouwing ten aanzien van het nee-tenzij beginsel. Hieruit blijkt dat het onderzoek conform uw zienswijze is uitgevoerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11043**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	6. Betreffende de compensatie is alleen gekeken naar de mogelijkheid tot kwantitatieve compensatie (ruimtelijke ingreep), er heeft zover uit de stukken blijkt nog geen enkel kwalitatief compensatieonderzoek plaats gevonden. Zijn de compensatiegronden geschikt om de zeer unieke situaties te compenseren?
Antwoord:	Om ervoor te zorgen dat de natuurwaarden die worden aangetast op gronden waar potenties zijn om diezelfde natuurwaarden terug te brengen heeft de Provincie Limburg een inventarisatie laten maken voor zoekgebieden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Dit onderzoek van Bureau Taken geeft de potentiële gronden weer waarop de natuurcompensatie gerealiseerd zou kunnen worden. Dit is ook ingegeven vanuit de regelgeving (Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden en Flora- en faunawet) Bij dit onderzoek zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd: a) de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep te liggen; b) selectie van gronden in de nabijheid van de EHS of de POG; c) natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te komen met de natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen. Daarbij is ondermeer gekeken naar abiotische factoren als bodemtypen en grondwatertrappen. d) natuurcompensatie zoveel mogelijk realiseren op de gronden van de provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL) uit oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid. Voorts is de compensatie waar mogelijk toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee gecombineerd worden met compensatietaak van EHS en POG. Bovengenoemde nauwgezette aanpak is voor zover bekend nog niet eerder op deze wijze in Nederland opgepakt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11044**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	7. Compensatie en mitigatie in de bermen kan niet als compensatie beschouwd worden.
Antwoord:	Voor de EHS geldt dat verloren natuur gecompenseerd moet worden door nieuwe natuur. Een berm heeft de functie verkeersdoeleinden en komt daarmee inderdaad niet in aanmerking voor deze vorm van natuurcompensatie. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd binnen de BPL. Voor de Flora- en faunawet gelden echter andere criteria. Een ecologische berm kan - mits duurzaam ingericht en beheerd - worden benut voor mitigatie en compensatie. Voor beschermde diersoorten geldt namelijk het uitgangspunt dat het ecologisch functioneren van de nestlocatie en het leefgebied - en daarmee de gunstige staat van instandhouding van de soort - wordt gegarandeerd. Uit oogpunt van sober en doelmatig worden deze kansen en mogelijkheden benut in het kader van BPL. Daarbij speelt ook de gedachte dat natuurcompensatie ten koste gaat van landbouwgronden. Het beperken van deze ruimteclaim vormt ook een uitgangspunt binnen dit project. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11045

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	8. Compensatie in EHS beheersgebieden is volgens ons niet toegestaan.
Antwoord:	De provincie heeft de bevoegdheid om via herbegrenzing van de EHS, natuurcompensatie in de EHS te laten plaatsvinden . De via natuurcompensatie te realiseren oppervlakte nieuwe natuur of beheersgebied in de EHS wordt dan elders voor de EHS ingezet. De EHS-hectaren die elders worden ingezet, worden herbegrensd bij de eerstvolgende herziening van het Provinciaal Natuurbeheerplan (voorheen Stimuleringsplan natuur, bos en landschapsbeheer). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11046

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	9. Volgens de ter inzage liggende stukken worden veel POG gronden opgeofferd voor de Buitenring. Gronden die vaak een waardevolle bufferwerking hebben voor EHS gebieden. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet of de POG in dezelfde omvang in stand blijft.
Antwoord:	Voor de EHS geldt het nee, tenzij beginsel. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt. Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoeslag. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. Verder dient opgemerkt te worden dat voor de POG - anders dan de EHS - niet geldt dat hiervoor de omvang gelijk dient te blijven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11047

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	10. Het EHS gebied, inclusief het Bronnenbosje, is zoals het Waterschap stelt een niet te compenseren gebied. Uit geen enkel onderzoek blijkt of hier voldoende rekening is gehouden met de EHS rondom het Bronnenbosje. Onze zienswijze op het MER Buitenring wordt hier wederom opgevoerd.
Antwoord:	Het wegontwerp van de BPL wordt ter hoogte van het Bronnenbosje zodanig vormgegeven dat geen fysieke aantasting optreedt van het bos zelf. Er treedt wel areaalverlies op van het aangrenzende beheergebied. De voeding van dit bronnengebied komt echter niet in gevaar door de BPL. Hierdoor zal geen indirecte aantasting plaatsvinden van de bijzondere en waardevolle bronvegetatie. Het waterschap heeft bovendien een positief wateradvies afgegeven, waarmee de uitkomsten van de hydrologische onderzoeken en het wegontwerp met bijbehorende maatregelen door het waterschap zijn onderschreven. .In het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan is specifiek aandacht besteed aan het Bronnenbos. In het afwateringsplan zijn een aantal specifieke maatregelen beschreven ter hoogte van het Bronnenbosje. In het geohydrologisch onderzoek is onderzocht of de aanleg van de weg effect heeft op de waterhuishouding in de omgeving. Gezien de beperkte zettingen zal de doorlatendheid van de slechtdoorlatende lagen ten opzichte van de oorspronkelijke doorlatendheid nauwelijks of niet veranderen. Geconcludeerd kan worden dat door de diepe grondwaterstand en doordat de zettingen vrijwel geen invloed hebben op de doorlatendheid de BPL vrijwel geen invloed heeft op de grondwatersituatie in het Bronnenbos en omgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11048

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	11. Het EHS gebied Miljoenenlijntje wordt doorsneden. Hoe groot is de aantasting van de EHS en de monumentale onderdoorgang?
Antwoord:	In het ontwerp wordt de monumentale spoortunnel behouden. Het Miljoenenlijntje maakt geen onderdeel uit van de EHS, maar heeft uitsluitend de status van Ecologische verbindingszone binnen de POG. Op de locatie waar de BPL het Miljoenenlijntje doorsnijdt wordt een faunapassage over de BPL gerealiseerd in de vorm van een brede loopstrook langs het spoorviaduct. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11049**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	12. In paragraaf 6.2.3. van het natuuronderzoek stelt u: "Het is niet mogelijk om verdere doorsnijding van het ecologisch netwerk te voorkomen. De route en vormgeving van deze weg liggen in grote lijnen vast en staan daarmee niet ter discussie. Extra doorsnijding van natuurgebieden is dan ook onontkoombaar." Op basis van welk geldig Tracébesluit liggen de route en vormgeving vast en staan deze niet meer ter discussie? Een doorsnijding van de EHS wordt gezien als een nieuwe barrière die de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van het gebied aantast. De nee-tenzij toets is hier dan ook van toepassing.
Antwoord:	De uitspraak dat verdere beperking van de natuurschade niet mogelijk is, is gebaseerd op het uitgangspunt dat binnen de PIP-procedure een nadere uitwerking plaatsvindt van het bestuurlijke voorkeursalternatief. In meer algemene zin geldt het volgende. Het is van meet af aan duidelijk dat de BPL niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Binnen de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). In het kader van het PIP is het bestuurlijk voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de tweede aanvulling op het MER, die bij het PIP wordt gevoegd). Zo heeft de provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties voor 7 locaties op het tracé van BPL ontwerpoptimalisaties uitgevoerd. Drie optimalisaties waren ingegeven vanuit natuurbelang, namelijk: - Jeugrubbebos (EHS) - Bronnenbos (EHS) - Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg (EHS en N2000). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11050**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	13. In relatie tot de effecten op broedvogels baseert u zich ten onrechte op het onderzoek van Reijnen en Foppen vanwege aantoonbare onjuistheden. Inmiddels zou een Duitse onderzoeksmethode de juiste effect bepaling geven.
Antwoord:	Het onderzoek van Reijnen en Foppen is inderdaad niet correct overgenomen in de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007). In overleg met de provincie Limburg afdeling Landelijk Gebied zijn de volgende afspraken gemaakt met betrekking tot geluidseffecten op broedvogels in BPL. - Voor de laagste geluidsbelastingszone (42-47 dB(A)) hanteren we 20% afname biotoopgeschiktheid als mitigatietaak. - Voor de hoogste geluidsbelastingszone (>47 dB(A)) hanteren we 50% afname biotoopgeschiktheid als mitigatietaak. - De berekening wordt alleen uitgevoerd voor vogelsoorten die - op dit moment - strikt jaarrond beschermd zijn binnen de Flora- en faunawet (soorten categorie 1 t/m 4 conform beleidslijn LNV augustus 2009). Deze benadering is conform de eisen vanuit Flora- en faunawet en anticipeert op het aangehaalde Duits onderzoek . Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11051**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	14. Het siert u dat u de geluidseffecten op de broedvogels leidend maakt voor andere faunasoorten. Het is echter ontoelaatbaar dat u dan een gedeelte van de broedvogels en daarmee een gedeelte van de effecten buiten beschouwing laat. Het gaat ook om de effecten van de weg en niet alleen gedurende de bouwfase.
Antwoord:	Voor zover bekend en relevant zijn geluidseffecten op beschermde fauna in beeld gebracht. Daarbij zijn nadrukkelijk de eisen en inzichten van het Bevoegd gezag (LNV) gehanteerd. In het kader van de Flora- en faunawet treden alleen overtredingen op bij soorten met vaste rust- en verblijfplaatsen (artikel 11 Flora- en faunawet). Binnen deze categorie gaat het hoofdzakelijk om broedvogels (selectieve lijst) en vleermuizen. Een en ander is ook conform de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11052**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	15. Al vele jaren wordt het ontbreken van onderzoek naar de impact van geluid op andere faunasoorten aangewend om de broedvogels leidend te maken. Echter indien dan diverse categorieën niet worden meegenomen zijn wij van mening dat het beter is eigenstandig onderzoek te doen naar de effecten van geluid op andere faunasoorten.
Antwoord:	Voor broedvogels zijn geschikte en betrouwbare dosis-effectrelaties voorhanden. Dit is in mindere mate ook het geval bij andere diersoorten. Voor zover bekend en relevant zijn geluidseffecten op beschermde fauna in beeld gebracht. Daarbij zijn nadrukkelijk de eisen en inzichten van het Bevoegd gezag (LNV) gehanteerd. In het kader van de Flora- en faunawet treden alleen overtredingen op bij soorten met vaste rust- en verblijfplaatsen (artikel 11 Flora- en faunawet). Binnen deze categorie gaat het hoofdzakelijk om broedvogels (selectieve lijst) en vleermuizen. Een en ander is ook conform de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11053**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	16. Wij beschouwen het planten van snelgroeiende bomen, zodat over enkele decennia vervangende nestholtes aanwezig zijn, niet als een adequate maatregel. Bovendien zal deze zeker niet voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd zijn.
Antwoord:	Het aanplanten van bomen kan een noodzakelijke maatregel zijn voor de mitigatie van nestlocaties (boomholten), foerageergebied (bosareaal) en hop-overs (bomen aan weerzijden van de weg voor overvliegende vleermuizen). Vanuit de Flora- en faunawet is de ecologische functionaliteit essentieel om de gunstige staat van instandhouding te garanderen. Om de vereist functionaliteit te realiseren, zullen - waar nodig - grotere bomen geplant worden (hop-overs) of rechtopstaande boomstammen met (boomholten) geplaatst worden. Tenslotte kunnen ook nog kunstmatige nestholten (kasten) worden opgehangen. Dit zal op basis van maatwerk worden uitgevoerd. Deze maatregelen zijn de best denkbare maatregelen die ingezet kunnen worden en zijn reeds elders in het land toegepast bij ruimtelijke ingrepen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11054**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	17. U gaat er op voorhand al vanuit, zonder de omvang van de ontheffing Flora- en faunawet te kennen, dat het ecologisch draaiboek, mits strikt als werkprotocol gevolgd, voldoende zal zijn. Dit zijn aannames zonder enige garantie, gebaseerd op een niet aanwezige omschrijving hoe dit werkprotocol strikt gevolgd gaat worden.
Antwoord:	De provincie gaat ervan uit dat het ecologisch draaiboek en het mitigatieplan voldoende is voor het verkrijgen van de aangevraagde ontheffing van de Flora- en faunawet.De provincie doet deze aanname aan de hand van een overleg met LNV over de procedure. Als blijkt dat LNV aanvullende vragen heeft over de bescherming van soorten tijdens de uitvoer van het project en het voorkomen van effecten na uitvoer, zal provincie de benodigde informatie aanvullen in en definitieve versie van het ecologisch draaiboek en mitigatieplan. De definitieve versie van het ecologisch draaiboek en het mitigatieplan krijgen binnen het PIP ook een planologische (voor zover de gronden zijn begrensd), juridische en financiële basis. Voor de realisatie van het plan geldt een resultaatverplichting voor realisatie van maatregelen en de handelswijze met betrekking tot beschermde natuurwaarden. Verder zullen waar nodig voor de inrichtingsmaatregelen privaatrechtelijk zaken worden geregeld. Ook zal het werkprotocol als een bindende eis worden meegegeven aan de aannemer die de BPL gaat aanleggen. Hiermee zijn er voldoende garanties voor het mitigatieplan in de brede zin van het woord. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11055**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	18. Ecoducten en ecoverbindingen voldoen aan de minimale eisen. Dit is volgens ons in strijd met het uitgangspunt van verbeteren en uitbreiden zoals opgenomen in de instandhoudingdoelen van betreffende Natura 2000 gebieden en de EHS. Daarbij vragen we speciale aandacht voor de onderbouwing van het ecoduct bij de Brunssummerheide. Arcadis adviseert dertig meter en uiteindelijk kiest u voor 15 meter. Volgens ons is 30 meter eerder te zien als een minimale maat.
Antwoord:	De maatvoering van de faunapassages is onder andere gebaseerd op de Leidraad Faunavoorzieningen van Rijkswaterstaat. Deze Leidraad is in Nederland gangbaar. Voor sommige locaties is zelfs uitgegaan van optimale varianten die in zeer ruime mate voldoen aan ecologische vereisten zoals bijvoorbeeld de passage bij de Geleenbeek. Vanuit ecologisch perspectief gezien wordt door het palet van maatregelen op de N299 (hop-overs, kleine faunatunnels, dassentunnel, amfibieëntunnel, aanpassing van de paardentunnel en een ecoduct) het gebied een aanmerkelijke verbetering geboden ten opzichte van de huidige situatie. Een ecoduct van 15 meter breed levert hieraan een substantiële bijdrage zodat we van mening zijn dat de maatregelen die in het kader van de BPL worden getroffen leiden tot een significante verbetering van de instandhoudingsdoelstellingen van de N2000- en EHS-gebieden. Om het Natura2000-gebied Brunssummerheide nog meer uit zijn isolement te halen wordt het PIP aangepast op het punt waar de BPL de Toeristenweg en de Rimburgerweg kruist. Op dit moment vormen de Rimburgerweg en de N299 door de hoge verkeersintensiteit een belangrijke barrière voor de verbinding Brunssummerheide-Schuttersspark, alsmede de bosgebieden ten noorden van deze wegen. Zonder de BPL loopt de verkeersintensiteit op deze Rimburgerweg in 2025 verder op naar zo'n 4600 mvt per etmaal en bedraagt deze bij de N299 in 2025 circa 13.000 mvt per etmaal. Na realisatie van de BPL daalt de verkeersintensiteit op de Rimburgerweg tot circa 1000 mvt per etmaal. Het gedeelte van de N299 ten westen van de BPL verliest straks in het geheel zijn functie. De overlevingskansen voor overstekend wild worden daarmee aanmerkelijk vergroot, zeker als flankerend daaraan de bermen aan weerszijden van de BPL zodanig ingericht en ingerasterd worden dat groot wild (ree, wild zwijn) en kleinere diersoorten de mogelijkheid hebben om ook bovenlangs ongehinderd de Rimburgerweg over te steken. Door de Toeristenweg naar het noordoosten, parallel aan de BPL te verleggen en het niet meer in gebruik zijnde deel van de N299 en een deel van de Toeristenweg van hun verkeersfunctie te ontdoen, kan bovendien een gebied van ca 1 ha toegevoegd worden aan de Brunssummerheide. Daar komen nog de overige compensatiegebieden bij ten zuiden van de Brunssummerheide. Op deze wijze wordt ook de verbinding Brunssummerheide met het noordelijk van de Rimburgerweg gelegen bosgebied en het natuurgebied Schutterspark versterkt ten opzichte van de huidige situatie en wordt het N2000-gebied en de overige EHS-gebieden verbeterd en uitgebreid en wordt invulling gegeven aan de vijfde doelstelling van het project BPL: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen en beperken van bestaande barrières. "In het verlengde van het vorenstaande is de provincie bovendien voornemens om de verbinding Brunssummerheide-Teverenerheide verder te optimaliseren waarbij ingezet wordt op de realisatie van een ecoduct tussen het natuurgebied de Brandenberg en de Teverenerheide. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11059**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	19. Betreffende dassentunnels is in het kader van de A73 voldoende onderzoek uitgevoerd, waarin aangetoond wordt dat ronde tunnels van 40 cm doorsnede absoluut onvoldoende zijn voor andere kleinere soorten. Dit pleit ervoor om alle dassentunnels de doorsnede 2 meter bij 0.8 meter te geven.
Antwoord:	Het mitigatieplan - waaronder faunapassages - is afgestemd op het actuele voorkomen van beschermde soorten (tabel 2 en 3 Flora- en faunawet). Daarbij is de Methodiek natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans, augustus 2007) en Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat, mei 2005) als richtlijn gehanteerd. De door u aangehaalde 'dassentunnel' betreft een kleine faunatunnel. Ondanks dat dit vanuit de wetgeving niet vereist is, wordt ook dit type faunapassages voor een aantal locaties bij de BPL toegepast. Bovendien wordt opgemerkt dat de situatie op een aantal plaatsen aanmerkelijk zal verbeteren. Het gaat dan om plaatsen waar nu reeds een weg ligt maar waar in het geheel geen ontsnipperende faunapassages aanwezig zijn, zoals bijvoorbeeld de Dentgenbachweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11060**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	20. De vele ingrepen in de Natura 2000 gebieden en de EHS dienen als geheel beschouwd te worden vanuit de nationale- en Europese doelstellingen.
Antwoord:	In de twee Passende beoordelingen is het effect van de BPL op de betreffende N2000 gebieden - en daarmee EHS - ook op gebiedsniveau getoetst vanuit het criterium wezenlijke kenmerken en waarden. Het gaat daarbij ook om de ecologische samenhang. Vanuit de project doelstelling 'Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières' is ook het ecologisch netwerk beschouwd binnen het deelrapport 8A van het PIP. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11061**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	21. De effecten van geluid en luchtkwaliteit en verlichting tijdens de aanlegfase zijn ten onrechte niet meegenomen. Dit is geen zaak van de aannemer, zoals u stelt doch ook een zaak van de initiatiefnemer.
Antwoord:	De effecten van geluid en luchtkwaliteit en verlichting zijn reeds in het MER beschreven. Om verstoring van beschermde diersoorten te voorkomen - en daarmee overtreding van de Flora- en faunawet - is een Ecologisch draaiboek voorgeschreven dat is gebaseerd op landelijke vastgestelde gedragscodes Flora- en faunawet. Het Ecologische draaiboek is vooral relevant voor de tijdelijke effecten in de aanlegfase. Dit draaiboek maakt bovendien deel uit van de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet. Binnen de aanlegfase van de BPL geldt op dit vlak een resultaatsverplichting. Het is aan het bevoegde gezag om op de naleving van deze regels toe te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11062**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	22. In de bepaling van de effecten in de passende beoordeling Natura 2000 Brunssummerheide gaat u ervan uit dat de N299 tijdens de werkzaamheden wordt afgesloten, terwijl gelijktijdig gemeld wordt dat tijdens de bouwfase de weg gewoon in gebruik blijft.
Antwoord:	Tijdens de bouw blijven de huidige twee rijstroken in gebruik. De weg zal in faseringstappen worden omgelegd, binnen de werkgrens. Delen van de weg zullen tijdelijk worden afgesloten. Hier is bij de effectbeoordeling rekening mee gehouden Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11063**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	23. De opmerking dat fijnstof niet van invloed is wordt in zijn geheel niet onderbouwd.
Antwoord:	Het is wetenschappelijk niet aangetoond dat er een verband is tussen fijnstofconcentraties en dieren. Dit is de reden dat dit aspect buiten beschouwing is gelaten in het effectenonderzoek in relatie tot natuurwet- en regelgeving. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11064**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	24. In de bepaling van de compensatie en mitigatie is geen enkele rekening gehouden met mogelijke plannen en voornemens beschreven in de integrale gebiedsontwikkeling. Deze dienen met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r., integraal overgenomen door GS, meegenomen te worden. Het is zeer goed mogelijk dat de mitigatie en compensatie ruimtelijk conflicteert met toekomstig plannen.
Antwoord:	De locaties die in aanmerking komen voor mitigerende en compenserende maatregelen zijn locaties die binnen het ruimtebeslag van de weg liggen. In die zin is de discussie over integrale gebiedsontwikkeling niet relevant. Voorts is op pagina 63 van het Deelrapport 8A aangegeven dat aan de geselecteerde locaties een studie van Bureau Taken ten grondslag ligt (Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg). In dat rapport is een selectie gemaakt van potentieel geschikte gronden. Bij de totstandkoming van dat rapport zijn alle gemeenten actief betrokken geweest. De gemeenten hebben daarbij onder andere een check uitgevoerd op beleidsvoornemens in de zoekgebieden voor mitigatie en compensatie. Op deze wijze is dus wel degelijk rekening gehouden met mogelijke plannen en voornemens in de integrale gebiedsontwikkeling. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11065**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	25. De toets ontbreekt of gezien de demografische ontwikkelingen een tijdelijk "noodzakelijke" ingreep het rechtvaardigt om permanent tot in lengte van jaren de ontwikkelingen van onder andere de Natura 2000 gebieden te belemmeren.
Antwoord:	Uit het onderzoek van Ecorys “Toetsing doelbereik & MKBA”is gebleken dat de aanleg van de Buitenring noodzakelijk is. Hierbij is rekening gehouden met de demografische ontwikkelingen. Er kan derhalve niet gesproken worden van een “tijdelijke “noodzakelijke”ingreep”. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11066**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	26. Recent ontvingen wij een rapport (Weeda, 2010, ongepubliceerd) waarin te lezen is dat er wel degelijk significante effecten in de Habitat gebieden te verwachten zijn. Dat er wel degelijk sprake is van aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van de EHS gebieden. Het genoemde rapport dient hier dan ook als ingevoegd beschouwd te worden en vormt daarmee een integraal onderdeel van onze zienswijze.
Antwoord:	Het “rapport” van dhr. Weeda geeft een karakteristiek van de moerasterreinen en hun vegetatiekundige en ecologische betekenis. Hij geeft daarin een beschouwende beschrijving van verschillende waardevolle natuurterreinen. Uit de beschrijving komt duidelijk naar voren hoe waardevol de genoemde terreinen zijn, en dat hier ook zorgvuldig mee omgegeaan moet worden. Dit is iets wat we ons terdege realiseren en is heeft bij de plannen en de effectbeoordeling van de aanleg van de BPL de natuur een vooraanstaande rol gespeeld. Dhr. Weeda geeft verschillende conclusies t.a.v. effecten van de BPL die verder niet worden onderbouwd. Zijn conclusies bevatten een aantal aannames van effecten van de weg, zonder dat deze verder onderbouwd worden, en vooral zijn ingegeven door de “zorg” dat mogelijk waardevolle moerassen negatieve effecten zullen ondervinden van de aanleg van de BPL. In zowel de natuurtoets en de Passende Beoordelingen heeft een goede toetsing plaatsgevonden. Daarbij is gekeken naar mogelijke effecten op abiotische condities, waar ook genoemde terreinen van afhankelijk zijn. Daarbij zijn de gevolgen voor de vegetatie, als ook het ecosysteem ter plekke meegenomen. In die zin heeft er een volledige onafhankelijke toetsing plaatsgevonden waarbij effecten expliciet aan de abiotische condities worden getoetst. Voor de Natura 2000-gebieden geldt dat er is nagegaan of er significante effecten optreden in het gebied zelf (waarbij ook de externe werking is meegenomen). Het bevoegd gezag beoordeeld deze toetsing. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11067**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Betreffende de Natura 2000 gebieden willen wij om niet in herhaling te vallen hier verwijzen naar de zienswijzen van Vereniging Natuurmonumenten en IVN Nuth en deze hier als ingevoegd te beschouwen.
Antwoord:	Wij verwijzen naar onze antwoorden op de zienswijzen van Vereniging Natuurmonumenten en IVN Nuth. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11068**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid De Milieufederatie vraagt u de geluidsbelasting kwalitatief en kwantitatief te vergelijken in de situatie met en zonder Buitenring gedurende de gehele onderzoeksperiode voor de gehele Parkstadregio en alles te behandelen als nieuwe infrastructuur. Het onderzoeksgebied is beperkt tot de eerste 400m vanaf de Buitenring. Blijkens het MER is de grens van overschrijding voorkeursgrenswaarde op veel plaatsen groter dan 400 m, met deze wetenschap moet de invloedsfeer groter en moet derhalve het onderzoeksgebied hierop aangepast worden.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. In artikel 74 van de Wet geluidhinder is bepaald hoe breed een onderzoeksgebied op grond van de Wet geluidhinder moet zijn, afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en de vraag of sprake is van een binnen- of buitenstedelijk gebied. Omdat de BPL wordt aangelegd als autoweg met een maximumsnelheid van 100km/uur en 2x2 rijstroken is het onderzoeksgebied 400 m. Aanpassing van de breedte van het onderzoeksgebied is in strijd met artikel 74 van de Wet geluidhinder. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11073**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Bij de Natura 2000-gebieden en EHS dient aangetoond te worden of hier sprake is van significante effecten. Zoals eerder genoemd is, is dat in zijn geheel niet gebeurd evenmin als toetsing aan de bijzondere waarden van het Geleenbeekdal als beschermd natuurmonument.
Antwoord:	Voor zover bekend en relevant zijn geluidseffecten op beschermde fauna in beeld gebracht. Daarbij zijn nadrukkelijk de eisen en inzichten van het Bevoegd gezag (LNV) gehanteerd. □□Het N2000 gebied Brunssummerheide en Geleenbeekdal zijn niet specifiek aangewezen voor broedvogels. In beide Passende beoordelingen (8D en 8E) zijn de effecten van geluid op broedvogels toch beoordeeld, omdat diverse soorten kenmerkend zijn voor de betreffende habitattypen en bijzondere natuurwaarden. Broedvogels zijn - zoals bekend - zeer gevoelig voor geluid. Uit onderzoeken (van Reijnen en Foppen) is gebleken dat de relatieve dichtheid van vogels afneemt bij een toename van het aantal dB(A). De relatieve dichtheid van broedvogels zal hier dan ook afnemen in de zone waarbinnen extra geluidsverstoring optreedt. De relatieve dichtheid neemt in geleidende schaal af. Voor broedvogels van open terrein (waaronder heidevogels) is pas boven 47 dB(A) sprake van substantiële afname, namelijk 16%. Boven 55 dB(A) is de afname 43% (Reijnen e.a., 1992). Bij de overige kenmerkende soorten binnen de betreffende habitattypen (reptielen, amfibieën en insecten) speelt geluidsverstoring geen rol van betekenis. In de rapporten 8D en 8E is de gewijzigde geluidsbelasting in de toekomstige situatie voor de verschillende habitattypen weergegeven. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie vergelijkbaar of zelfs lager zijn ter hoogte van de habitattypen. Daarmee is geen sprake van (significant) negatieve beïnvloeding van habitattypen als gevolg van geluidsverstoring door realisatie van BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11074**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Gezien de afstand van de 48 dBa contour ten opzichte van het stiltegebied kunnen wij zonder inzage in een berekening of bepaling niet constateren dat aan de norm inzake stiltegebied wordt voldaan. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet of de berekende belasting van 31 dBa betrekking heeft op de kern of op de rand van het gebied.
Antwoord:	De berekende geluidsbelasting van 31 dB(A) geldt op de grens van het stiltegebied.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11075**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Buitenring wordt in zijn geheel een 2x2 strooks weg. Op sommige plekken komt dit nieuwe weglichaam in de plaats van reeds bestaand asfalt. Er wordt ten onrechte uitgegaan van een reconstructie daar er een volledig nieuwe infrastructuur ontstaat. Derhalve is mogelijk ten onrechte gebruik gemaakt van de mogelijkheid van hogere ontheffing te verlenen voor□woningen waaraan al eerder een hogere grenswaarde is toegekend.□
Antwoord:	Om te voorkomen dat er een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ontstaat wordt de normering van de Wet geluidhinder in acht genomen. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen een nieuw aan te leggen weg en een wijziging van een bestaande weg. De Buitenring wordt voor een deel nieuw aangelegd en voor een deel worden bestaande wegvakken aangepast. Bij de beoordeling van de geluidsbelastingen wordt voor de specifieke delen de van toepassing zijnde grenswaarden volgens de Wet geluidhinder aangehouden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11076**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Luchtkwaliteit□De concentraties zouden uitgewerkt moeten zijn voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. De gegevens van de autonome situatie staan in geen enkel ter inzage liggend stuk. Het is nu niet vast te stellen of er sprake is van een verbetering of van een substantiële verbetering of van een verslechtering of van een nagenoeg gelijk blijvende situatie.□Het onderzoeksgebied is beperkt tot 400 m vanaf de Buitenring Hierdoor is niet vast te stellen of er in bepaalde delen sprake van verslechtering of verbetering is, zoals de provincie stelt. Zo is niet te beoordelen of in de autonome situatie sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen, waardoor een Buitenring op dit punt noodzakelijk zou kunnen zijn.□
Antwoord:	Het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd overeenkomstig de daarvoor geldende wettelijke eisen. Ook voor de afbakening van de onderzoekgebieden bestaan wettelijke regels, die in de onderzoeken zijn aangehouden. De onderzoekgebieden verschillen per thema. De genoemde 400 m komt overeen met de wettelijlke geluidszone en vormt de begrenzing voor het onderzoekgebied voor geluid. Voor luchtkwaliteit is een groter onderzoekgebied aangehouden, zoals beschreven in het luchtrapport.□□Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. In deze actualisatie is in tegenstelling tot het reeds ter inzage gelegen document, ook de autonome situatie weergegeven. De conclusies van het geactualiseerde onderzoek zijn niet anders geworden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11077**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Daarnaast wordt duidelijk aangegeven dat er nog actualisaties zijn doorgevoerd die nog niet zijn berekend. Ook zijn de significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden niet met zekerheid uit te sluiten omdat er nog aanvullende berekeningen moeten plaatsvinden, evenals de uitgewerkte optimalisaties die ook nog niet berekend zijn inzake de gevolgen voor de luchtkwaliteit.
Antwoord:	In het kader van de eerste aanvulling op het MER is op verzoek van de Commissie voor de m.e.r. inzicht gegeven in wat de kritische depositiewaarde is voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden en of deze wordt overschreden in de huidige situatie of in de referentiesituatie. Hieruit bleek dat in de huidige situatie de kritische stikstofdepositie ruim wordt overschreden en dat in de referentiesituatie de stikstofdepositie weliswaar nog steeds boven de kritieke grens zit, maar wel afneemt ten opzicht van het huidige niveau. Aangezien destijds tevens is aangetoond dat de stikstofdepositie in de situatie met BPL afneemt ten opzichte van de huidige situatie, is op dat moment de conclusie getrokken dat significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen in het kader van Natura 2000 kunnen worden uitgesloten. In de tussentijd hebben er verschillende wijzigingen plaatsgehad. Zo is het tracé geoptimaliseerd en zijn de verkeersintensiteiten geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten op het gebied van krimp en mobiliteit. Om tot een adequate beoordeling van de stikstofdepositie te komen en dus om een gedegen effectbeoordeling te kunnen doen, is het noodzakelijk dat er gerekend wordt op basis van de meest recente wetenschappelijke kennis en beschikbare onderzoeksmethoden. Het ministerie van VROM heeft recent nieuwe emissiefactoren en achtergrondwaarden vastgesteld die toegepast dienen te worden bij ruimtelijke plannen. Ook zijn er nieuwe rekenmodellen c.q. modelversies beschikbaar gekomen. Voor het project BPL wordt een aparte vergunningsprocedure gevolgd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Een vergunning voor dit project wordt alleen verleend wanneer zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. Uit de onderzoeken (passende beoordelingen) behorende bij de vergunningprocedure in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 zullen in dit kader conclusies worden getrokken. Binnen de uitgevoerde Passende beoordelingen, gebaseerd op de meest recente gegevens wordt geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten optreden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11078**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De redenering dat de norm PM 2,5 lager is dan de norm PM 10 en daardoor automatisch voldoet als PM 10 wordt is natuurlijk onbegrijpelijk. Als de norm lager is betekent dat, dat deze strenger is De fractie PM 2,5 vraagt om een eigen berekening van de fijnstof fractie PM 2,5. De streefwaarden voor PM 2,5 worden op termijn, binnen de planperiode, nog strenger dan de PM 10 normen. Daarnaast wordt binnen de PM 2,5 richtlijn ook verwacht dat de stadsachtergrondconcentraties worden gereguleerd.
Antwoord:	Op basis van de wijziging van de Wet milieubeheer op 1 augustus 2009 zijn onder andere een richtwaarde, een grenswaarde en een plandrempel voor PM2,5 geïntroduceerd. Aan de richtwaarde en de plandrempel behoeft conform het bepaalde in artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet getoetst te worden. De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM-2,5 geldt met ingang van 2015. Pas vanaf zichtjaar 2015 dient derhalve onderzoek gedaan te worden naar de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM2,5. Overigens dient opgemerkt te worden dat uit wetenschappelijke inzichten is gebleken dat de PM10- en PM2,5-concentraties sterk gerelateerd zijn. Gebleken is dat wanneer vanaf 2011 aan de grenswaarden voor PM10 wordt voldaan, vanaf 2015 ook aan de grenswaarden voor PM2,5 zal worden voldaan. Dat betekent dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM2,5 bij dit project niet overschreden zal worden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11079**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De verwachting dat nieuwe bronmaatregelen een bijdrage leveren is onvoldoende garantie, zeker gezien de gigantische door u verwachte toename van de intensiteit, om aan te nemen dat er geen significante effecten te verwachten zijn binnen de Natura 2000 gebieden.
Antwoord:	Voor de Passende Beoordeling zijn inmiddels nieuwe berekeningen uitgevoerd, waarbij diverse factoren (verschuiving verkeersintensiteiten, emissies enz..) zijn meegenomen. Uit deze resultaten blijkt dat significant negatieve effecten m.b.t. stikstofdepositie zijn uit te sluiten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11080**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verkeer In de aanvulling op het MER wordt gesteld dat er met de meest recente cijfers is gerekend. Uit analyse van de ontvangen (meest recente) verkeersmodellen blijkt dat dit een onjuiste weergave is. Het toekomstige bevolkingsaantal, ingevoerd in de verkeersmodellen van u ontvangen, is nog altijd 6% hoger dan de bevolkingsprognose van het ETIL (januari 2008). De effecten van de krimp op de werkgelegenheid zijn door ons in onze zienswijze op het MER (2008) onderbouwd en aangetoond en mogen derhalve bij u bekend zijn. Echter u heeft in diverse publicaties gesteld dat er gerekend is met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 (225.895 inwoners in 2025)). Dit blijkt dus niet het geval te zijn (verkeersmodel 240 896 inwoners). Het is ons volstrekt onduidelijk waarom u ons onjuist informeert en deze onjuiste prognoses nog steeds blijft gebruiken.
Antwoord:	Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het verkeersmodel Parkstad Limburg aangepast. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zijn als uitgangspunt de inwonersaantallen en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario gehanteerd. De keuze voor het hoge scenario is gemaakt zodat (in verband met de onzekerheid t.a.v. migratie in de bevolkingsprognose) in de verkeersprognose rekening wordt gehouden met een (beperkte) marge voor het geval de migratie zich conform het hoge scenario ontwikkelt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11081**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De beroepsbevolking neemt in dezelfde periode (2004-2025) met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop u de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. Een mogelijke toename van het aantal arbeidsplaatsen zou te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de Parkstad regio Dit is niet te herleiden uit het verkeersmodel noch uit het MER. Uit de Bereikbaarheidskaart van Nederland, mede opgesteld door Goudappel Coffeng, is ook te herleiden dat binnen de regio Parkstad een afname zal zijn van het aantal arbeidsplaatsen.
Antwoord:	Bij beroepsbevolking moet onderscheid gemaakt worden in potentiële beroepsbevolking en werkende beroepsbevolking. De potentiële beroepsbevolking neemt op basis van de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) in Parkstad Limburg met ongeveer 22% af in periode 2025 t.o.v. 2004, echter ten gevolge van toenemende arbeidsparticipatie is de daling van de werkende beroepsbevolking minder. Daarnaast is de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen ook gebaseerd op de te verwachten economische ontwikkeling (vraagkant) en de ontwikkeling van het pendelsaldo. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg heeft deze combinatie van vraag- en aanbodbenadering er per saldo toe geleid dat is uitgegaan van ruim 6% afname van het aantal arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg in 2025 t.o.v. 2004. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11082**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In deelrapport 4a verkeerskundigonderzoek is met een vernieuwd model gerekend. Hierin worden alleen de autonome situatie en voorkeursvariant met elkaar vergeleken. Opvallend is dat in deze berekening slechts twee knelpunten worden opgelost, die merkwaardigerwijs niet in eerdere studies stonden.□□Volgens tabel 3.4 op pagina 25 van het deelrapport 4a zijn dit de Dentgenbachweg en de Daelderweg (Nuth). Deze laatste heeft geen relatie met de Buitenring. Bovendien wordt volgens deze tabel door de aanleg van de Buitenring zelfs één knelpunt gecreëerd, namelijk de□Nieuwenhagerheidestraat (Landgraaf). Het is wel zo dat volgens tabel 3.5 op pagina 25 van het deelrapport 4a enkele kruispunten wellicht niet goed functioneren in de autonome situatie. Op het hele netwerk gezien betreft het slechts een miniem aantal punten, waarbij het heel goed mogelijk is om met lokale maatregelen de knelpunten op deze kruispunten op te lossen. Het is derhalve geen zorgvuldige beslissing om een nieuwe randweg op basis van deze paar kleine□knelpunten te rechtvaardigen.□
Antwoord:	Hoofddoel van de aanleg van de Buitenring is het verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve postitie van Parkstad Limburg. Als subdoelen zijn gesteld dat de Buitenring zowel de verkeersstructuur als de interne en externe bereikbaarheid moet verbeteren. Het oplossen van bestaande knelpunten op het onderliggende wegennet maakt onderdeel uit van het subdoel verbeteren van de interne bereikbaarheid.□□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen komt onder andere doordat er verkeer gebruik maakt van de wegen anders dan waarvoor de wegfunctie bedoeld is. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk wanneer regionaal doorgaand verkeer geen gebruik dient te maken van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen voor een regionaal verbindinde functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□De cijfers uit tabel 3.4 zijn geselecteerd op basis van een I/C waarde hoger dan 0,8 uit 111 meetpunten die specifiek gehanteerd zijn voor het verkeerskundig onderzoek (Bijlage 20). De Dentgenbachweg en de Daelderweg zijn daarin inderdaad de enige twee locaties waarbij de I/C waarde zakt onder de grens van 0,8. Drie andere punten uit deze tabel ondervinden echter tevens een verlichting van de capaciteitsdruk door aanleg van de Buitenring ondanks dat het knelpunt niet geheel opgelost wordt. De Daelderweg wordt ontlast doordat de Buitenring doormiddel van het verkeersplein direct aangesloten wordt op de A76. De weg heeft daardoor een directe relatie met de Buitenring.□□In deelrapport 3 Toetsing op doelbereik & MKBA zijn tevens tabellen met I/C waarden op wegvakken en kruispunten opgenomen (tabel 3,2 op pagina 34 en tabel 3,3 op pagina 35). Deze tonen respectievelijk de wegvakken en de kruisingen die veelvuldig gebruikt worden door verkeer tussen de kernen van Parkstad Limburg, die als knelpunten naar voren kwamen in de Startnotitie en die genoemd zijn in interviews met wegbeheerders. Uit deze tabel blijkt dat naast het knelpunt op de wegvakken van de Dentgenbachweg en de aansluiting van de N298 op de A76 (Daelderweg) ook knelpunten op de Rimburgerweg, Emmastraat, Pasweg, Euregioweg en aansluiting de Beitel op de N281 worden opgelost.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11083**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De definitie knelpunt varieert nogal eens per rapport, I/C0.8 of I/C 0.85. Datzelfde geldt voor de definitie inzake structurele congestie > 0,9 tot > 1.0.
Antwoord:	In alle deelrapporten behorende bij het Ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is 0,8 gehanteerd als grens waaronder I/C verhoudingen acceptabel worden gevonden. Daarnaast is in deze rapporten een I/C waarde van 1,0 gehanteerd als grens vanaf wanneer structurele congestie een feit is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11084**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De gegeven reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn het minimale tijdwinsten die in de regel als een te verwaarlozen effect kunnen worden beschouwd.
Antwoord:	Reistijdwinst is een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect. voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11085**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Uit analyse van de verkeersmodellen blijkt dat er inderdaad sprake kan zijn van reistijdwinst als men de reistijd relateert aan huidige afstanden in de referentie en autonome situatie. Echter zoals blijkt gaat bij de BUITENRING de gemiddelde snelheid wel omhoog, maar ook de gemiddelde reistijd, onder andere doordat de afstanden groter worden. Hierdoor is er eerder sprake van totaal reistijdverlies in plaats van reistijdwinst waar in het MKBA vanuit wordt gegaan.
Antwoord:	De in het MKBA beschreven reistijdwinst is een vergelijking tussen de reistijden per situatie. Het afleggen van langere afstanden na aanleg van de Buitenring is daardoor in deze vergelijking meegenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11086**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De hogere intensiteiten op het netwerk worden vooral veroorzaakt doordat er langere trips (tijd) gemaakt worden en doordat er langere routes (afstand) gekozen worden. Wat echter niet leidt tot meer economische activiteit. Dit betekent dus dat meer gereden wordt hetgeen leidt tot meer emissie. In het kader van duurzame mobiliteit niet de effecten die je mag verwachten.
Antwoord:	De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten is afhankelijk van vele factoren, zoals autonome ontwikkelingen, sociaal economische / ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele ontwikkelingen. Infrastructurele ontwikkelingen kunnen leiden tot langere verplaatsingen in afstand (uit oogpunt van verkorting van reistijd) wat op bepaalde wegen kan resulteren in hogere verkeersintensiteiten. Dit gaat echter samen met afnames van verkeersintensiteiten op andere wegen. Het verkeersmodel laat deze effecten voor de Buitenring zien. Hieruit blijkt dat de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten (sterk) varieert per locatie. Algemeen leidt de Buitenring tot hogere verkeersintensiteiten op de routes naar de aansluitingen, terwijl diverse wegen in de stedelijke gebieden ontlast worden wat de leefbaarheid in Parkstad ten goede komt.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11087**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het verkeersmodel is gekozen voor een bepaalde toedeling. Van deze keuze kan een sturende werking uitgaan naar de gewenste oplossing. Er zitten zeer veel zones in het model, 1500 in de regio Parkstad. Heel kleine zones in vergelijking tot andere verkeersmodellen. Dit kan uitgelegd worden als een verfijnd model. Echter de toedeling van de routekeuze en gedrag kan ook leiden tot een groter aantal ritten. Wat ook enigszins blijkt uit de analyse.
Antwoord:	Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. Deze werkwijze is een algemeen gehanteerde werkwijze bij de ontwikkeling van dergelijke verkeersmodellen. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11088**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zowel het NRM als het Verkeersmodel Regio Parkstad zouden zijn toegepast en met elkaar vergeleken. Echter in de ter inzage liggende stukken staan alleen de gegevens van het Parkstadmodel. Een vergelijk is door ons niet te maken. Ook staan er geen gegevens in de ter inzage liggende stukken waaruit blijkt dat er een vergelijking heeft plaatsgevonden. Gezien de te verwachten extreem hoge verkeersintensiteiten zou een vergelijking zeker op zijn plaats zijn.
Antwoord:	Het NRM en het verkeersmodel Parkstad Limburg zijn beide verkeersmodellen maar verschillen qua schaalniveau en zijn derhalve niet zonder meer te vergelijken. Voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg. Voor bepaalde onderdelen is ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruik gemaakt van gegevens uit het NRM. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11089**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wel is duidelijk dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing geeft die vanuit de doelstelling verwacht wordt De tabellen in zowel de verkeersrapporten alsook in de MKBA laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten op de wegen worden niet opgelost, 7 van de 12 kruispuntknelpunten blijven bestaan. In de MKBA studie wordt genoemd dat op nog eens 10 wegvakken en 1 kruispunt de i/C verhouding verbetert, maar dat waren nou toevallig geen knelpunten. Welk nut het is om deze te noemen is ons onduidelijk, of men wil de schijn wekken dat er toch op een groter aantal wegvakken sprake is van verbetering zoals ergens in het PIP gesteld.
Antwoord:	Uit tabel 3.2 van het MKBA blijkt dat de 10 genoemde wegvakken waar verbeteringen plaatsvinden in de huidige situatie, een te hoge I/C waarde hebben (boven de 0,8). Op 7 van deze wegvakken wordt het knelpunt daadwerkelijk opgelost, de andere drie worden niet geheel opgelost, maar kennen wel een vermindering van de capaciteitsdruk. In tabel 3.3 van het MKBA staat niet slechts 1 maar 8 kruispunten vermeld waar een te hoge I/C verhouding na aanleg van de Buitenring verbeterd. Op 5 van de 8 kruispunten zakt de I/C waarde onder de grens van 0,8.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11090**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De verkeersreducerende en leefomgevingbevorderende maatregelen en gevolgen op het onderliggend wegennet zijn niet aangegeven, alhoewel dit wel is toegezegd in wederom het overgenomen advies van de Commissie m.e.r.
Antwoord:	Daar waar verkeersreducerende en leefomgevingsbevorderende maatregelen getroffen worden op het onderliggend wegennet zijn deze benoemd in het hoofdstuk met locatie specifieke beschrijvingen van deelrapport 4a. Hierin staat bijvoorbeeld wanneer gekozen is voor het toepassen van een verkeerskundige knip of het instellen van een vrachtverbod.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11091**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Gezien de bovenstaande opmerkingen inzake bevolkingskrimp en mobiliteit is het sterk de vraag of de gehanteerde verkeersmodellen, waarin autonome groei van verkeer in verdisconteerd zit (zie opmerking Commissie m.e.r.), wel toepasbaar zijn in een krimp regio Dit wordt te meer bevestigd door onze eigen analyse van de verkeersmodellen, waaruit blijkt dat de toename van de mobiliteit (lees intensiteit en kilometers) te wijten is aan het opgelegde omrijden.
Antwoord:	Ter toetsing van de werking van het verkeersmodel, is het verkeersmodel Parkstad Limburg inclusief de daaraan gekoppelde kenmerken (o.a. gebiedsindeling en toedelingsmethodiek) ontwikkeld voor een zogenaamd basisjaar 2004. De modelresultaten voor dit basisjaar zijn getoetst (gekalibreerd) aan de feitelijke mobiliteitsgegevens, zoals verkeerstellingen en het Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Zonodig zijn in het kader van de kalibratie bijstellingen verricht. O.b.v. de uitgevoerde vergelijking van modelwaarden t.o.v. telwaarden (T-toets) kan geconcludeerd worden dat het verkeersmodel een goede basis vormt voor het maken van de prognoses.□Bij het maken van de prognose is rekening gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario. Daarnaast is rekening gehouden met een autonome ontwikkeling (gebaseerd op gegevens uit het NRM), zodat met de factoren die niet rechtstreeks door het verkeersmodel Parkstad Limburg verklaard kunnen worden ook rekening wordt gehouden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11092**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Op basis van onderzoek van het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) blijkt dat de laatste jaren de trend van toename van de verplaatsingsafstanden aan het afvlakken is. Het lijkt aannemelijk dat de gemiddelde reistijd in de toekomst niet meer zal toenemen waardoor binnen Parkstad de autonome situatie vergelijkbaar wordt met de huidige situatie. Dan zal er geen□sprake meer zijn van verkeersproblemen.□□De Milieufederatie vraagt u: Een 0+ variant of verbeten/variant met aanpak van de huidige kruispunt knelpunten en□dynamisch verkeersmanagement zal dan leiden tot een betere oplossing van de "geschetste"□verkeerstechnische problemen.□
Antwoord:	`In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Een en ander blijkt uit het rapport “Verkeerskundige effecten van het nulplusalternatief voor de Buitenring Parksatd Limburg”, zoals opgesteld door DHV.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11093**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Verlichting □Betreffende verlichting wordt aangenomen dat er geen substantiële uitbreiding van verlichting zal plaatsvinden. Gezien het grote (uitgebreide) aantal van op- en afritten verwachten wij dat juist wel. □
Antwoord:	De BPL leidt, in verband met het relatief beperkte aantal op- en afritten op locaties waar nu veelal reeds kruisende verbindingen met verlichting aanwezig zijn, niet tot een substantiële uitbreiding van verlichting.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11094**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het is ons niet duidelijk of in de bepaling van de externe veiligheid het toegenomen aantal open afritten is meegenomen. Het behoeft waarschijnlijk geen betoog dat door het kruisend verkeer aldaar de bron van onveiligheid bestaat.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebaseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de doorgaande wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s ver onder de landelijke normen liggen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de afritten is een fractie van het vervoer over de doorgaande weg. De externe veiligheidsrisico`s hiervan zijn verwaarloosbaar laag. Om deze reden zijn de open afritten niet meegenomen in het onderzoek naar externe veiligheid.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11095**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Water□Het Geohydrologisch onderzoek heeft geen relevante informatie voor de hydrologische samenhang tussen de kwetsbare grondwaterafhankelijke natuurwaarden en het traject van de Buitenring opgeleverd. De gestelde afwezigheid van enig negatief hydrologisch effect van de Buitenring op de natuur wordt niet onderbouwd.□
Antwoord:	Het geohydrologische onderzoek voor de Buitenring is gedegen uitgevoerd, aan de hand van het model Groundwater Vistas 5 (MODFLOW). Daarbij is gebruik gemaakt van zoveel mogelijk peilbuizen in de directe nabijheid van het tracé en in de hydrologisch kwetsbare gebieden. De grondwaterstandgegevens van deze peilbuizen en de daarop uitgevoerde modelberekeningen zijn volgens ons voldoende om goed onderbouwde uitspraken te doen over de effecten van het tracé op de kwetsbare grondwaterstandsafhankelijke natuurwaarden in het gebied.□□□In het ontwerp is ter plaatse van de kwetsbare natuurgebieden het ruimtebeslag minimaal gehouden en wordt het tracé verhoogd uitgevoerd. Het grondwater wordt niet aangesneden. □□Het hemelwater dat valt op de verharding en de taluds wordt naar de droogvallende bergingssloten gevoerd. Het hemelwater voegt zich door de onverzadigde zone bij het grondwater. Door toepassing van stuwschotten wordt het hemelwater ondanks hoogteverschillen vastgehouden en lokaal geïnfiltreerd. Met de verschillende maatregelen die worden genomen, blijft het intrekgebied gelijk. De BPL wordt hydrologisch neutraal gerealiseerd. □□Door het niet aansnijden van het grondwater en het niet aantasten van het intrekgebied treden naar verwachting geen negatieve effecten op ter plaatse van de natuurgebieden. Nader onderzoek naar de hydrologie van de natuurgebieden is niet vereist. □□De waterparagraaf is tezamen met het geohydrologisch onderzoek en het afwateringsplan in het kader van de Watertoets besproken met het waterschap Roer en Overmaas en akkoord bevonden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11096**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De veronderstelde zuiveringsprocessen in wegtalud en wegbermsloot worden eveneens niet onderbouwd. Er zijn genoeg vergelijkbare wegen in Nederland die nu de verkeersintensiteit hebben die de Buitenring straks krijgt en waar door middel van metingen zou kunnen worden aangetoond in hoeverre verspreiding van verontreiniging niet plaatsvindt. Dit geldt ook daar waar het verwaaiing/ verneveling van neerslag op het wegdek betreft.□□Aan de verspreiding van in het afspoelend wegwater opgeloste stoffen wordt in het geheel geen aandacht besteed, terwijl deze zich het gemakkelijkst via g rond waterstroming verplaatsen. Op basis van de huidige rapportage kan niet worden uitgesloten dat de grondwaterafhankelijke, kwetsbare natuurwaarden in het Kathagerbroek en de Breukberg significante schade zullen lijden.□
Antwoord:	De uitwerking van de afwatering is gebaseerd op geldende landelijke beleidslijnen en specifiek beleid van het waterschap. Het afwateringsplan is akkoord bevonden door het waterschap in het kader van de Watertoets. Voor de verwerking van afstromend wegwater zijn verschillende mogelijkheden. Voor dit plan is de trits uit het Nationaal Bestuursakkoord Water: Infiltreren, bergen, afvoeren aangehouden. Waarbij de voorkeur allereerst uitgaat naar infiltratie boven bergen of direct afvoeren. Vanwege het lage CZV en nitraat gehalte, relatief grotere hoeveelheden schoon water en mogelijke extra belasting van rioleringstelsel is afvoer via riolering naar RWZI's geen optie. Ook door het waterschap is aangegeven dat afvoer naar de RWZI's, maar ook diepte-infiltratie naar diepere grindlagen niet mogelijk is.□□De maatregelen die worden genomen om de waterkwaliteit te bewaken zijn gebaseerd op het rapport 'Afstromend wegwater' van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW). Dit rapport geldt als belangrijkste richtlijn in Nederland over hoe om te gaan met afstromend wegwater bij snelwegen en provinciale wegen. Dit rapport wordt ook door het waterschap gebruikt als toetsing. De maatregelen die zijn voorzien komen overeen met maatregelen die in het rapport van het CIW worden voorgeschreven voor 'autosnelwegen met aanvullende maatregelen bij toenemende kwetsbaarheid van het gebied'. Er is bij de verschillende maatregelen dus reeds rekening gehouden met een grote verkeersbelasting en aanwezigheid van kwetsbare gebieden. Concreet worden de volgende maatregelen voorzien:□Geluidsreducerend asfalt; hierop worden reeds een aantal verontreinigingen vastgelegd.□Wegmeubilair van niet-uitloogbare materialen.□Grondverbetering onder sloten en in de bermen met toevoeging van lutum en organische stof voor het binden van metalen.□Brede bermen voor het binden van verontreinigingen en omzetting van PAK's en minerale oliën.□Bezinking en bodempassage in de droogvallende bergingssloten.□Compartimentering van sloten voor calamiteiten en extra bezinking.□Ledigingen op oppervlaktewater bij extreme buien die eens in de 10-100 jaar voorkomen vinden alleen op plaats op niet-kwetsbare beken of regenwaterbuffers die door het waterschap zijn aangegeven. □Afvoer via gesloten buizen of sloten met dichte bodem in de meest kwetsbare gebieden.□Een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen is in opgenomen in het afwateringsplan (rapport 6b)□□Gezien het bovenstaande, vinden wij infiltratie van afstromend wegwater in de bodem de beste wijze om verspreiding van stoffen zoveel mogelijk te beperken. Wanneer de bermbodem een voldoende bindend vermogen heeft zullen de hierin geïnfiltreerde verontreinigingen in de bovenste centimeters worden vastgehouden. Deze laag kan, wanneer de verontreinigingsgraad een bepaald niveau heeft bereikt, worden verwijderd en gecontroleerd worden afgevoerd. Bovendien hebben in de bovenste zuurstofrijke bodemlaag veel organische verontreinigingen, zoals PAK's, de tijd om te degraderen tot niet-schadelijke componenten. Tenslotte draagt het infiltreren van wegwater bij aan het aanvullen van de grondwatervoorraad .□□Uit onderzoeken in de praktijk, die in het verleden zijn uitgevoerd, blijkt dat de verontreinigingen bij de sterkst vervuilende snelwegen met een DAB-wegdek beperkt blijft tot de bovenste 0 tot 30-40 cm van de bodem en (exceptioneel) afneemt met de afstand. De kwaliteit van de bodem op circa 10 meter van de weg is van dezelfde orde als op circa 200 meter afstand. Ook is geconstateerd dat overschrijding van de streefwaarden in de bodem pas vele jaren na openstelling van de weg plaatsvindt. In het grondwater zijn in deze onderzoeken nergens overschrijdingen van de streefwaarden waargenomen.□□Om daadwerkelijk te garanderen dat er geen verontreinigingen naar de ondergrond doorslaan maakt monitoring een belangrijk onderdeel uit van het beheer en onderhoud. Nabij kwetsbare gebieden is de monitoringsfrequentie hoger. Bij geconstateerde verontreinigingen, waarbij de streefwaarden worden overschreden, zal de humeuze bovenlaag worden afgegraven en vervangen. De aanpak dient te worden vastgelegd volgens een operationeel beheerplan.

	He opstellen van een operationeel beheerplan maakt geen onderdeel uit van het PIP.□□In de door regenwater gevoede zones langs het wegtraject grenzend aan de Brunssummerheide en de Brandenberg is eveneens verspreiding door inwaaiing/verneveling van verontreinigd wegwater te verwachten.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11097

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Zonder enige bepaling over wanneer de afname van de waterkwaliteit leidt tot significante effecten is het onmogelijk te bepalen dat de omschrijving dat beperkte hoeveelheid verontreinigenen binnen de marges van het toelaatbare vallen. Een kwalificatie die niet gekwantificeerd kan worden.
Antwoord:	Om de verspreiding van verontreinigd wegwater via verneveling/ inwaaiing op te vangen worden op de meeste plaatsen brede bermen aangelegd. Deze bermen zullen het grootste deel van de verontreinigde stoffen opvangen. De vervuilende stoffen die buiten deze bermen terechtkomen blijven grotendeels hangen in de bodem, en spoelen slechts beperkt uit naar de bodem. Zie voor een nadere toelichting hierop bovenstaand antwoord en de verwijzing daarin naar resultaten uit diverse praktijkonderzoeken. Uit deze onderzoeken blijkt reeds dat er geen (significant) negatieve effecten op het grondwater, en daarmee op de natuurwaarden plaatsvinden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11098

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Alle effecten op de natuur zijn in diverse m e.r. studies als negatief beoordeeld, laatst nog in MER Nuth. Deze effecten zijn afzonderlijk en niet in samenhang met elkaar beoordeeld. De cumulatie van effecten kan wel degelijk leiden tot negatieve (significante) effecten.
Antwoord:	In de passende beoordelingen van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide zijn de cumulatieve effecten onderzocht. De conclusies uit beide passende beoordelingen is dat de Buitenring Parkstad Limburg en de Aansluiting Nuth in combinatie met andere plannen niet leiden tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betreffende Natura 2000-gebieden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11099**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Wij vragen ons af of uw uitgangspunt "sober en doelmatig" bij de diverse beekpassages, die toch als zeer belangrijke ecologische verbindingen gezien kunnen worden, wel voldoende tegemoet komt aan uw eigen beleid waarin u pretendeert de kwaliteit van de natuur te verbeteren en uit te breiden. Met name of de nieuwe inrichting tegemoet komt aan de kwalificatie SEF beken is volgens ons onvoldoende gegarandeerd. In met name de onderdoorgangen van de Merkelbekerbeek en Roode Beek zien wij een duidelijke verslechtering ten opzichte van de huidige structuur. Wij vragen ons dan af of deze nieuwe structuur in overeenstemming is met de Kaderrichtlijn Water en de kwalificatie die nodig is bij de SEF beken. Een positieve beoordeling in een watertoets, specifiek in deze twee genoemde beken, door het bevoegde Waterschap Roer en Overmaas hebben wij in de ter inzage liggende stukken niet kunnen vinden. De Milieufederatie vraagt u: Rekening houden met bovenstaande aanbevelingen en een specifieke toets dan wel beoordeling door het Waterschap laten uitvoeren op met name de Merkelbekerbeek en Roode Beek kruisingen.
Antwoord:	Met betrekking tot de beekkruisingen heeft met het waterschap Roer en Overmaas veel afstemming plaatsgevonden, ook in het kader van de Watertoets voor het PIP. De basis voor de beekkruisingen is het rapport ‘kruisingen beeklopen’ uitgevoerd door Taken. Hierin zijn optimum en minimumvarianten uitgewerkt voor de beekloopkruisingen, welke zijn onderschreven door het waterschap en de provincie. De verschillende varianten voldoen aan de hydrologische en ecologische eisen. Specifiek voor de Roode beek is voor de onderdoorgang uitgegaan van de Optimumvariant in de uitwerking in het PIP. Dit betekt een onderdoorgang van 30 meter breed en 3 meter hoog. Daarnaast is in de benodigde omlegging van de Roode beek rekening gehouden met de gewenste meanderzone van 25 m breed conform de plannen van het waterschap. De Merkelbekerbeek wordt in het geheel niet gekruist. Wel wordt in het ontwerp het beekdal zoveel mogelijk ontzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11100**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Landschap en cultuurhistorie Er vinden onomkeerbare ingrepen plaats in het Nationaal Landschap Heuvelland. Deze ingrepen zijn niet te mitigeren en te compenseren en derhalve in strijd met landelijk beleid. De begrenzing van het Nationaal Landschap is nooit als een concrete beleidsbeslissing in het POL vastgelegd. De POL aanvulling Nationaal Landschap is uit 2005. Op dat moment was nog geen voorkeursvariant bekend. Derhalve dient de omschrijving stedelijke contour hier te worden aangehouden. Voor de Buitenring ligt wat dat betreft zeker gezien het noordelijk deel buiten deze stedelijke contour. Een toets op basis van landelijk beleid is hier dan ook aan de orde.
Antwoord:	Bij de uitwerking van het voorkeurstracé voor de Buitenring is ervoor gekozen het trace zodanig in te passen dat de aantasting van het nationaal landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het trace hiertoe dicht tegen de bebouwing aangelegd. Het trace volgt hierdoor de grens van het nationaal landschap. Daar waar de Buitenring net binnen de begrenzing ligt is sprake van een afweging tussen hinder voor bewoners en aantasting van de het nationaal landschap. Om de impact op het nationaal landschap verder te beperken volgt de Buitenring het natuurlijk relief van het limbugse landschap Door een volledige insnijding van de Buitenring op het trace tussen Hoensbroek en Amstenrade en door gedeeltelijke insnijding van de Buiterning op het trace langs het dal van de Merkelbekerbeek bij Brunssum wordt de impact verder beperkt. Door de locaties voor natuurcompensatie zijn zodanig gekozen de met de realisering van deze locaties het landschap wordt versterkt. De borging van deze maatregelen is tweeledig: enerzijds is in het Provinciaal Inpassingsplan voldoende ruimte gereserveerd om deze maatregelen mogelijk te maken. Gebieden voor natuurcompensatie zijn als zodanig bestemd, de ruimte voor insnijdingen is gereserveerd in de bestemming verkeersdoeleinden. Voorts is het omgevingsplan door GS vastgesteld . Over het Omgevingsplan heeft de Gemeenschappelijke Welstandscommissie Buitenring een advies uitgebracht. Het Omgevingsplan bevat ook een beeldkwaliteitsplan, dat te zijner tijd voor de welstandscommissie het toetsingskader voor de vergunningen bevat. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11101**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	MKBA□Baten kKosten-baten ratio□De het meest in het oog springende uitkomst van de MKBA voor de Buitenring is een batig saldo van EUR 43 miljoen en een batenkostenratio van 1,1. De vraag is uiteraard hoe deze uitkomst gelezen dient te worden. In de MKBA-rapportage wordt het batige saldo en het ratio van groter dan 1 geïnterpreteerd als een aanwijzing dat de Buitenring een maatschappelijk verantwoorde investering is, omdat hij meer oplevert dan dat hij kost Dit is waar, maar wel kort door de bocht, want een dergelijke conclusie mag normaliter alleen getrokken worden als middels een gevoeligheidsanalyse is aangetoond dat dit onder vrijwel alle omstandigheden c.q. ook bij andere uitgangspunten dan de gehanteerde het geval is. Dat is in dit geval extra relevant omdat het ratio zo weinig boven de 1 uitkomt Met andere woorden: de uitkomst is niet□echt overtuigend positief, omdat het ratio klein is en een gevoeligheidsanalyse ontbreekt. Hoewel een batenkostenratio van meer dan 1 betekent dat de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten overtreffen, is een ratio van 1,1 niet echt gunstig te noemen.□□Het relatief magere ratio voor de Buitenring duidt erop dat of hier een klein probleem wordt opgelost óf relatief hoge kosten worden gemaakt. In het eerste geval ligt het in de rede om na te gaan of er geen grotere problemen (onderwijs? criminaliteit? wonen?) in het gebied zijn die maatschappelijk meer renderen wanneer zij worden opgelost In het tweede geval schrijft de MKBA-methodiek voordat naar kleinere, goedkopere maatregelen (verkeersmanagement bijvoorbeeld) gezocht moet worden. Beiden zijn nu niet gedaan. In alle gevallen is het bij een mager ratio zoals hier extra belangrijk om geen conclusies te trekken, zonder uitgebreid stil te staan bij de robuustheid van de uitkomsten. Immers, een kleine verandering in uitgangspunten zal al snel tot gevolg kunnen hebben dat het ratio onder de 1 duikt.□
Antwoord:	Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□`In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten

aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Een en ander blijkt ook uit het rapport 'Verkeerskundige effecten van het nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg', zoals opgesteld door DHV. In het ECORYS-rapport wordt globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring. Het klopt dat geen gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd. De robuustheid van de uitkomsten bij andere uitgangspunten is inderdaad niet bekend. Wel is wat betreft de uitgangspunten (zie bijvoorbeeld de beschrijving van de referentiesituatie in rapportage ECORYS) uitgegaan van de meest waarschijnlijke ontwikkelingen de komende jaren. Daarnaast is een globale vergelijking gemaakt met andere varianten van de Buitenring. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11102

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reistijdwinst en reistijd baten Ecorys heeft de reistijdwinst en baten becijferd volgens de gangbare werkwijze. Punt is echter dat de gangbare methode wellicht onvoldoende rekening houdt met het relatieve aspect van reistijdwinst voor recreatiever keer: het effect is hier relatief zo klein ten opzichte van de totale reistijd dat de waardering wellicht nul had moeten zijn in plaats van de hier gehanteerde EUR 7,40 per uur in 2020 en EUR 9,14 per uur in 2040. Als we daar vanuit zouden gaan, zou het saldo van EUR 43 miljoen in de plus omslaan naar EUR 70 miljoen in de min (EUR 113 miljoen minder reistijdbaten).
Antwoord:	De reistijdveranderingen (zowel winsten als verliezen) zijn inderdaad conform de daarvoor voorgeschreven methodieken bepaald zoals onder meer verwoord in het momenteel geldende kader OEI bij MIRT-verkenningen. Het waarderen van de reistijdveranderingen voor recreatief verkeer is daarin voorgeschreven en is ook alom gangbaar in MKBA's voor infrastructuurprojecten. Er is geen aanleiding om hiervan af te wijken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01626-BOR-PIPBPL

Subzienswijze: 11104

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	In het MER aansluiting Nuth wordt door u inderdaad gesteld dat de reistijdverliezen op de langere afstand minder betekenis krijgen. Datzelfde zou ook moeten gelden voor de marginale reistijdwinsten. Toch worden deze echter wel meegenomen en de verliezen blijkbaar niet. Daarnaast is het nog maar te bezien of de marginale reistijd winsten enige werkelijkheidswaarde hebben. Zij zijn namelijk bepaald in een free-flow situatie (dit wil zeggen zonder verkeer) (bron: MER aansluiting Nuth).
Antwoord:	In de MER aansluiting wordt niet gesproken over reistijdverliezen. Onduidelijk is waar reclament op doelt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11105**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De berekende reistijdbaten zijn gebaseerd op de situatie dat de B258n gerealiseerd wordt. De vraag is dan ook meteen: wat gebeurt er met de reistijdbaten indien deze weg niet doorgaat? En wat zijn dan de gevolgen voor het saldo?Een vergelijkbare vraag kan gesteld worden voor de aansluiting Nuth. Het wel of niet meenemen van deze maatregel is van invloed op het probleemoplossend vermogen van de buitenring (en daarmee op de reistijdbaten), maar ook op de kosten. Het is niet duidelijk of en zo ja, in hoeverre deze aansluiting bijdraagt aan het positieve saldo. Volgens de spelregelsvan de MKBA zou een planonderdeel als dit ook los beoordeeld moeten worden. Sterker nog: men zou een keer het project met en zonder aansluiting Nuth moeten doorrekenen om er achter te komen wat de bijdrage is.
Antwoord:	De provincie Limburg ziet de aansluiting Nuth als een integraal onderdeel van de Buitenring en gaat ervan uit dat, conform de Duitse voornemens, de B258n zal worden aangelegd. Met het oog hierop zijn geen aparte analyses voor de aansluiting Nuth en de B258n uitgevoerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11106**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reistijd wegverkeer en variabele reiskostenEr zijn een aantal bevindingen te noemen aangaande de reistijdbaten:o de gebruikte methodiek voor de bepaling van reistijdwinsten sluit niet aan op de gebruikelijke `Richtlijn Output NRM ten behoeve van OEI/KBA` van 13 november 2008 Alhoewel geen gebruik is gemaakt van het NRM maar van het Verkeersmodel Parkstad Limburg, bevat deze richtlijn toch belangrijke, methodische richtlijnen voor het bepalen vande reistijdwinsten. Voorbeeld hierin is de toepassing van de zogenaamde `rule of half waar in de MKBA-rapportage niet over wordt gesproken. We nemen aan dat deze wel is toegepast, maar als dat niet zo blijkt te zijn, zullen de in rekening gebrachte baten te hoog zijn ingeschat;
Antwoord:	De reistijdveranderingen (zowel winsten als verliezen) zijn door ECORYS conform de daarvoor voorgeschreven methodieken bepaald, zoals onder meer verwoord in het momenteel geldende kader OEI bij MIRT-verkenningen. Hierbij is rekening gehouden met de rule-of-half.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11107**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	de gebruikte methodiek is niet transparant als het gaat om de precieze bepaling van de reistijdbaten. In de gebruikte methodiek wordt een combinatie gemaakt tussen reistijd verschillen op trajectniveau tussen referentie en projectvariant én een (ingedikte) matrix waarin het aantal ritten tussen zones binnen- en buiten het plangebied zijn opgenomen. Het is niet op voorhand te zeggen wat de consequenties van de gebruikte methodiek zijn voor de omvang van de baten;□□o niet alle reistijdverschillen tussen elke herkomst en bestemming zijn meegenomen omdat deze niet beschikbaar zijn/waren: er zijn 23 trajecten waar reistijden zijn bepaald in het verkeersmodel. Uitgaande van 28 herkomsten en bestemmingen, zijn er 729 herkomstbestemmingsrelaties waar reistijdverschillen kunnen optreden (27*27, exclusief intern□zonaal verkeer).□
Antwoord:	Op basis van de beschikbare informatie (reistijden op verschillende vervoersrelaties en HB-matrices met verplaatsingen) is door ECORYS een zo betrouwbaar en zo goed mogelijke inschatting van de reistijdveranderingen gemaakt, passend binnen de voorgeschreven methodieken hiervoor. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11108**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	o in de MKBA is gerekend met het SE scenario. Andere scenario`s leiden tot andere prijskaartjes en bezettingsgraden e.d. in de MKBA-berekeningen. Andere economische scenario`s leiden ook tot andere te verwachten ontwikkelingen in inwonersaantallen, arbeidsplaatsen e.d en dus tot andere invoer in het verkeersmodel. De vraag is of in het□verkeersmodel en in de MKBA-berekeningen wel hetzelfde scenario is gehanteerd. Doorgaans kunnen verkeersmodellen niet met SE rekenen. Als in het verkeersmodel niet met hetzelfde scenario is gerekend als in de MKBA kloppen de MKBA uitkomsten niet;□
Antwoord:	Hier worden twee punten opgemerkt:□?□De MKBA bouwt voort op de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het Inpassingsplan. Voor de MKBA zijn geen aparte of nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd. De MKBA bouwt derhalve voort op het door de provincie in haar verkeersanalyses gehanteerde toekomstscenario. □ ?□Voor het waarderen van een beperkt aantal effecten, waarvoor alleen scenarioafhankelijke kengetallen voorhanden zijn, is aangesloten bij kengetallen voor het SE-scenario. Het SE-scenario is het laagste van twee middenscenario.'s Dit scenario sloot naar de mening van ECORYS het beste aan bij het door de provincie ontwikkelde toekomstscenario voor de verkeersberekeningen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11109**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	o de recreatiebaten zijn wellicht hoog ingeschat omdat de gebruikelijke prijskaartjes zijn gehanteerd terwijl er in dit geval slechts reistijdwinsten van enkele procentpunten gerealiseerd worden. Ook is geen rekening gehouden met de eventuele barrièrewerking van een nieuwe weg voor bijvoorbeeld langzaam, recreatief verkeer. Dit kan opgelost worden door om de zoveel kilometer mogelijkheden tot `kruising` op te nemen in je ontwerp. Echter, het is onduidelijk of dat ook gedaan is. Is dat niet gedaan, dan moet mogelijk rekening gehouden worden met negatieve effecten op recreatie. Aanpassing van de werkwijze voor het bepalen van reistijdbaten leidt tot andere reistijdbaten en met name een andere bepaling van recreatiebaten kan in potentie het saldo doen omslaan van positief naar negatief.
Antwoord:	Voor wat betreft de zogenoemde recreatiebaten wordt verwezen naar de eerdere reactie op de bepaling van de reistijdwinsten. In de MKBA is niet expliciet rekening gehouden met de effecten van de Buitenring voor langzaam verkeer. Dit is ook niet gebruikelijk in MKBA's voor grote infrastructuurprojecten. De effecten voor het langzaam verkeer zijn bij deze projecten in het algemeen zeer beperkt van omvang n vergelijking met de effecten voor het autoverkeer. Naar verwachting heeft monetarisering van de effecten voor langzaam verkeer niet of nauwelijks effecten op de uitkomsten van de MKBA. In het ontwerp van de Buitenring blijven veel van de bestaande 'dwarsverbindingen' gehandhaafd, daarnaast worden een aantal nieuwe verbindingen toegevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11110**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De variabele reiskosten per kilometer lijken laag in vergelijking met andere studies. Aangezien dit een negatieve baat is, betekent dit dus dat de hoogte van die negatieve baat groter wordt, met andere woorden dat de kosten stijgen of de baten dalen en het saldo van dit project lager wordt;
Antwoord:	De variabele reiskosten zijn conform de voorgeschreven methodieken bepaald, zoals onder meer verwoord in het momenteel geldende kader OEI bij MIRT-verkenningen. In het rapport van ECORYS wordt hier ook dieper op ingegaan. In het rapport wordt gesteld dat uit de berekeningen volgt dat de Buitenring voor verschillende verplaatsingen in een langere route resulteert (hogere variabele reiskosten) maar daar staat ook een betere doorstroming op zowel het onderliggend als het hoofdwegennet tegenover (lagere variabele reiskosten). Beide effecten zijn qua omvang vergelijkbaar waardoor per saldo op dit punt beperkte effecten resulteren. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11111**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	o er is onderscheid gemaakt naar vervoerskosten voor autoweg/autosnelweg en overige wegen, dit is niet standaard en gebruikelijk in MKBA`s. Het komt de kwaliteit van de MKBA ten goede dit verschil op te nemen (zoals ook gedaan is).
Antwoord:	De provincie Limburg neemt hier kennis van. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11112**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Reistijd langzaam verkeer Volgens ons wordt geen enkele rekening gehouden met een toename van de reistijd voor het langzaam verkeer en de mogelijkheid dat dit leidt tot een ongewenste overstap op autoverkeer. De toename vindt zijn oorzaak door de barrière werking van de Buitenhng en de toename in reistijd door de langere omleidingen in afstand en hoogte.
Antwoord:	Er zijn diverse maatregelen genomen om de barrièrewerking voor langzaam verkeer te beperken. Deze zijn beschreven in het Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11113**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Indirecte effecten De indirecte effecten zijn de effecten die een verbeterde bereikbaarheid met zich mee brengen voor de regionale economie: meer werkgelegenheid en meer winst voor bedrijven o.a. in de recreatieve sector. Deze effecten worden conform hetgeen gebruikelijk is in MKBA`s door Ecorys geraamd door 20 % van de reistijdbaten te nemen. Dit betekent dat niet gecheckt is of zij op zullen treden. Ecorys merkt dan ook op dat voor bedrijventerreinen de indirecte effecten beperkt aanwezig zijn en dat voor de recreatiesector de indirecte effecten twijfelachtig zijn: omdat de relatief beperkte reistijdverkorting recreanten niet zullen prikkelen vaker te komen. Kortom: de indirecte effecten zijn op grond van een algemene vuistregel geraamd op EUR 47 miljoen, maar in dit geval zouden zij veel lager uit kunnen pakken. Opvallend is dat wel rekening is gehouden met bevolkingskrimp (hoewel wellicht onvoldoende), maar dat tevens is uitgegaan van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen. De vraag is dan ook wat de uitkomsten van de MKBA zouden zijn als het aantal arbeidsplaatsen niet stijgt. Wat realistischer is, omdat bedrijven in een regio met afnemende beroepsbevolking minder snel zullen investeren De kans is zeer sterk aanwezig dat het saldo hierdoor omslaat van positief naar negatief. Er wordt gesproken over een toename van het aantal fte`s met 180. Dit getal wordt nergens onderbouwd. Echter, voor de MKBA speelt dit getal geen rol. In Nederland is het uitgangspunt dat de indirecte baten tussen de O % en 30 % van de directe baten zijn. In de MKBA is gekozen voor 20 %. Omdat er verder geen berekeningen zijn uitgevoerd om de indirecte effecten te bepalen, is lastig aan te tonen of er indirecte effecten optreden en in hoeverre deze optreden. Jammer is dan wel dat er geen gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd in de MKBA, onder andere op deze indirecte effecten: als deze baat wegvalt, wordt het saldo immers negatief.
Antwoord:	De indirecte effecten van de Buitenring en de werkgelegenheidseffecten zijn op basis van algemene en gangbare kengetallen benaderd. Een uitgebreide en gedetailleerde indirecte effectenstudie is niet uitgevoerd. Gedetailleerd onderzoek zou kunnen uitwijzen dat de effecten kleiner, maar ook groter kunnen zijn. De indirecte effecten van een project, en in het bijzonder de werkgelegenheidseffecten, zijn in sterke mate afhankelijk van de omvang van het onderbenutte potentieel in een gebied. In een regio met relatief grote werkeloosheid, zoals Parkstad Limburg, zouden deze effecten wel eens beduidend groter kunnen zijn dan elders in Nederland, waar nieuwe infrastructuur vooral tot verdringing van bestaande werkgelegenheid leidt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11114**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Effecten op de leefomgeving (externe effecten)□Er is een aantal bevindingen te noemen aangaande de effecten op de leefomgeving:□o de waardering voor de emissies buiten en binnen de bebouwde kom voor NOx en PM10 zoals weergegeven is in de MKBA-rapportage, kloppen niet: de prijzen sluiten niet aan op bekende cijfers. Dit betekent niet dat de berekening voor de luchtemissies per definitie fout is, dit kan ook een foutieve presentatie van getallen inhouden;□o het is onduidelijk hoe vanuit veranderingen in voertuigkilometers en gepresenteerde luchtemissiefactoren gekomen is tot baten voor lucht. Voorbeeld: de emissiefactoren voor CO2 staan per type brandstof en vracht, terwijl de uitvoer van een verkeersmodel in de regel geen onderscheid maakt naar brandstof en grootte van vracht (middelzwaar, zwaar);□o bovenstaande geldt ook voor de berekening van geluidbaten. Zonder vergelijking met de emissiefactoren voor zowel lucht als geluid uit ander bronnen, kan niet gezegd worden wat de gevolgen van deze bevindingen zijn voor het saldo van de MKBA.□
Antwoord:	In de bijlage bij het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA zijn ongelukkigerwijs in de presentatie van de tabel de waarderingen voor de emissies voor NOx en PM10 omgedraaid. In de berekeningen zijn de waarderingscijfers juist toegepast.□□ Het toegepaste verkeersmodel laat op een hoog detailniveau verschillende uitkomsten zien, onder meer naar type weg en type voertuig. Waar nodig heeft ECORYS de uitkomsten op basis van algemene kengetallen verder gespecificeerd tot het detailniveau van de in de bijlage genoemde waarderingscijfers.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11115**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Natuur Wanneer we naar de opbouw van de kosten kijken valt het op dat er geen kosten van mitigatie en compensatie alsmede planschade (een specifieke vorm van compensatie) zijn meegenomen. Het is onbegrijpelijk waarom de natuurkosten als klein negatief effect zijn beoordeeld. De vele mitigerende en compenserende maatregelen (natuurbrug, ecoducten, ecoduikers, aankoop compensatiegronden) zijn normaal behoorlijke kostenposten bij de aanleg van infrastructuur Bij de A73 ging het om ruim 10% van de totale bouwkosten. Zou dat hier ook het geval zijn dan is hierdoor ook sprake van een negatief saldo in de MKBA. Volgens ons is hier ook niet gekeken naar de waardevermindering die de natuur ondervindt door de doorsnijding van de Buitenring voor de recreatie, waardering en ervaring van de bewoners en bezoekers aan het natuurlijke buitengebied. Hierdoor zou het zeer goed mogelijk zijn dat er sprake is van een negatieve toeristische impuls.
Antwoord:	De MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende nationale voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, noodzakelijke aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. In het ontwerp van de Buitenring is veel gedaan om de negatieve effecten op natuur te beperken. Conform de wet wordt de aantasting van natuurareaal volledig gecompenseerd en gemitigeerd. Dat betekent dat er per saldo geen natuurareaal verdwijnt. Hoewel de Buitenring gebieden doorsnijdt worden op die locaties diverse maatregelen genomen om versnippering te gaan. Dit gebeurt ook op reeds bestaande wegvakken die deel gaan uitmaken van de Buitenring. Hier worden juist extra verbindingen toegevoegd en natuurlijke verbindingen hersteld. Dit resulteert per saldo in een positief effect op fauna en een verbetering van de verkeersveiligheid (minder aanrijdingen tussen fauna en verkeer). Dit zal ook op een aantal plaatsen, zoals het Geleenbeekdal en omgeving Strijthagen, de belevingswaarde voor de recreant verbeteren. In het rapport van ECORYS wordt aangegeven dat de Buitenring de “recreatiewaarde” van de natuur zou kunnen aantasten in natuurgebieden die door de Buitenring worden doorkruist. Dit effect is niet gewaardeerd (in geld uitgedrukt). Zoals ook beschreven staat in het rapport zal dit effect voor de regio als geheel en op nationaal niveau zeer beperkt van omvang zijn: Aantastingen door de Buitenring worden volledig gecompenseerd waardoor per saldo geen natuur verdwijnt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11116**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Kosten van aanleg□Zondereen uitgebreide vergelijking met referentie projecten is het niet eenvoudig om een goed gefundeerde uitspraak over de kostenraming te doen. Kosten verschillen nu eenmaal van project tot project bijvoorbeeld door verschil in aantal kunstwerken. De vraag is altijd: zijn de kosten niet te laag ingeschat, want dat zou een slechter saldo tot gevolg hebben. We hebben de kosten vergeleken met een aantal andere vergelijkbare projecten. Voor de Buitenring worden de aanlegkosten op EUR 253,8 miljoen geraamd. Gedeeld door een lengte van circa 25 km, komt dat neer op circa EUR 10 miljoen per km. Buitenring betreft deels nieuwe weg en deels verbreding. Dus een getal tussen de EUR 12 en 20 miljoen lijkt aannemelijker.□Kosten veroorzaakt tijdens de aanlegfase, onder andere de reistijdverliezen, schade aan wegdekken door groot materieel etc zijn niet meegenomen. Kosten van beheer zoals onder andere het elke 15 jaar verwijderen van de humeuze laag in de□bermen langs het gehele tracé zijn niet mee genomen in de MKBA.□Omvang investeringsbedrag per kilometer te beantwoorden door provincie / Arcadis. □
Antwoord:	De kosten van de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken nu zoveel mogelijk maatregelen zullen worden getroffen om de kosten te beperken tijdens de aanlegfase. Kosten van beheer en onderhoud zijn wel degelijk opgenomen in de MKBA. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11117**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Nut en Noodzaak□De MKBA maakt wel duidelijk dat er nauwelijks sprake is van enige economische impuls aan de regio en dat er nauwelijks sprake is van een toeristisch recreatieve impuls, of de provincie moet van mening zijn dat dit gezocht moet worden in die 180 extra arbeidsplaatsen. Welk deel hiervan wordt ingenomen door de aanleg van de weg is ons niet duidelijk.□Daarnaast is er geen tot nauwelijks sprake van het oplossen van verkeersknelpunten. Hiervoor willen wij verwijzen naar tabel 3.2 uit de MKBA. Een groot aantal verbeteringen was geen knelpunt, een groot aantal verbeteringen lost het knelpunt niet op, er komt een nieuw knelpunt bij.□
Antwoord:	Met de Buitenring wordt beoogd de ontsluitingsstructuur van Parkstad Limburg te verbeteren, waardoor ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied verbeteren, en tevens een impuls wordt gegeven aan de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg. Met de Buitenring worden derhalve meerdere doelen nagestreefd. Het ECORYS-rapport laat zien dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11118**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De niet opgeloste verkeerstechnische knelpunten zullen separaat moeten worden aangepakt. Ook dat is niet opgenomen in de kosten in de MKBA evenmin als de conclusie dat de N274 verbreed moet worden naar 2x2 strooks weg, als direct gevolg van de Buitenring. Wij verzoeken u om een MKBA op te stellen die alle kosten meeneemt. De genoemde baten bestaan voornamelijk uit reistijdwinst. Hoe reëel is het om de reistijdwinst woon-werkverkeer en recreatief-verkeer mee te nemen en te kapitaliseren? En indien het reëel is getuigt, het dan van een weloverwogen besluit om dit als maatschappelijke baten te zien, wetende dat dit verkeer 70% van het totale verkeer is. Drie tot vier minuten eerder aan tafel□zitten voor het opscheppen van de piepers, zoals in de provinciale publicaties gesteld, zal toch niet echt leiden tot een economische impuls in de regio of tot een mogelijkheid tot het bezoeken van meerdere attracties op een dag.□
Antwoord:	De kosten van noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften in de MKBA opgenomen. □Voor wat betreft de andere punten wordt verwezen naar eerdere antwoorden in dit document. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11119**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het MKBA maakt een vergelijking met andere varianten; Hierbij zijn geen berekeningen aan de andere varianten uitgevoerd, maar de conclusie is enkel gebaseerd op aannames. Een vergelijk met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt noch is er gekeken naar enige mogelijkheden die wel aan de doelstellingen tegemoet zou komen en misschien meer dan 180 arbeidsplaatsen oplevert.
Antwoord:	Het klopt dat in het ECORYS-rapport uitsluitend op hoofdlijnen berekeningen zijn gemaakt voor voorlopers van het huidige voorkeurstracé of voor een versoberde variant. In het ECORYS-rapport is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□`In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □Verwijzing opnemen naar het DHV rapport.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11120**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Het is ons dan ook volstrekt onduidelijk wat u beoogt met de MKBA aan te tonen. Als het doel was om met de efficiency berekening de nut-noodzaak aan te tonen dan ontbreekt er duidelijk iets in de tekst Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de gestelde doelen en geen alternatieve betere investeringsmogelijkheden zijn onderzocht, behoeft de investering nog niet noodzakelijk te zijn. De alternatieven behoeven natuurlijk niet gezocht te worden in enkel en alleen infrastructurele en mobiliteits voorzieningen, maar kunnen ook gezocht worden in wijkverbetering, groenuitbreiding, scholing etc.
Antwoord:	De provincie neemt kennis van bovenstaande en verwijst naar eerdere reacties in dit document.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11121**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De Milieufederatie vraagt u:□o reken een variant door met kleine goedkope (verkeersmanagement) maatregelen, om te bezien hoe deze scoort;□o vervang de nu in rekening gebrachte recreatiereistijdbaten, die betrekking hebben op kortere reistijden voor met name trips buiten de spits, door recreatiereistijdbaten die betrekking hebben op minder recreatiefiles op piekmomenten;□o bereken met een indirect-effecten model zoals RAEM of/in hoeverre er indirecte effecten□optreden;□o bereken de reistijdbaten bij een negatieve groei van het aantal arbeidsplaatsen;□o voeg de kosten van wettelijk verplichte compensatie/mitigatiemaatregelen toe;□o reken een variant zonder de B258n en zonder aansluiting bij Nuth door;□o reken andere economische groeiscenario`s door en let daarbij met name op het□vrachtverkeer.□
Antwoord:	Zoals uit het voorgaande blijkt, is de provincie van oordeel dat de uitgevoerde MKBA aan de daaraan te stellen eisen voldoet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11122**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Financiële dekking In de terinzage liggende stukken worden op verschillende plaatsen bedragen genoemd Bedragen van bijdragen van de verschillende overheden. Echter het optellen van deze bijdragen brengt ons niet op het totaal aan kosten zoals gesteld in de MKBA. Het is voor ons dan ook onduidelijk of de kosten voor de noodzakelijke mitigatie, natuur, geluidsschermen en natuurcompensatie voldoende gegarandeerd zijn- Geef een duidelijk gespecificeerd overzicht naar kosten per thema en daarbij de financiële onderbouwing en dekking vanuit de diverse overheden.
Antwoord:	De kosten voor de BPL zijn gedekt door bijdragen van verschillende overheden. Deze gegarandeerde bedragen die door overheden zijn toegezegd danwel zijn overgemaakt zijn voldoende voor dekking van de kostenraming Buitenring waarvan de posten noodzakelijke mitigatie, natuur, geluidsschermen en natuurcompensatie onderdeel zijn. In verband met de aanbesteding kan er geen gespecificeerd overzicht vrijgegeven worden. In de kostenraming zijn alle kosten voor het project Buitenring opgenomen, exclusief btw. In de MKBA zijn bovenop deze kosten ook de kosten voor de B258n (aan duitse zijde) als investeringskosten meegenomen. In de MKBA is het niet relevant voor wiens rekening de kosten komen, maar is het belangrijk alle kosten inzichtelijk te maken. Verder is in de MKBA wel btw opgenomen, terwijl deze voor de Provincie voor het grootste deel compensabel zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01626-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11123**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Stichting Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	Samenvatting en conclusie□Gezien bovenstaande zienswijze, opmerkingen en door u zelf genoemde onvolledige onderzoeken en onderbouwingen behoeft het geen extra betoog dat wij u willen verzoeken om het Provinciaal Inpassings Plan Buitenring niet vastte stellen.□Afbeelding 3 geeft een kaart van de bestaande robuuste structuren samen met de Buitenring.□Op kaart is duidelijk dat ook deze Buitenring zal leiden tot een spaghetti van wegen die de duidelijkheid niet ten goede komt.□□Het is aan te bevelen om de 0+ variant of de Verbetervariant die uitgaat van de robuuste structuren in het bestaande wegennet als serieuze oplossing te zien. Afbeelding 2 geeft een kaart van deze variant Deze robuuste structuur geeft een goede ontsluiting vanuit alle kernen, Brunssum N274-A2, Hoensbroek N276-Sittard en Binnenring en A76, Kerkrade N300-N281- A76, Landgraaf Binnenring-N281-A76, Landgraaf N298-N274-A2, om maar enkele ontsluitingen te noemen. Deze robuuste structuur kan op kruispunt niveau aangepast worden waar nodig, rotonde of ongelijkvloers. In de regio Parkstad dienen de komende jaren veel woningen geamoveerd te worden op basis van de demografische ontwikkelingen. Hiermee zou gestart kunnen worden langs deze robuuste verkeersstructuur.□□Het lijkt erop dat de Buitenring de eerste weg in Nederland wordt die niet wordt aangelegd om een verkeersprobleem op te lossen, die niet wordt aangelegd voor een economische meerwaarde, die niet wordt aangelegd om het toerisme een impuls te geven, die niet wordt aangelegd omdat er steeds meer mensen in de regio wonen, maar die wordt aangelegd omdat□bestuurders zich voorgenomen hadden om een weg aan te leggen. Of zoals een statenlid zei: "de bestuurders in de regio willen het De provincie heeft geld genoeg. Wie zijn wij om dit dan tegen te houden."□□Zo dit een verklaring zijn voor de grote hoeveelheid onderzoeksrapporten. Een onderzoeksrapport moet een stevige onderbouwing geven van noodzaak om een nieuwe weg aan te leggen. Indien het niet aan te tonen is dat een weg nodig is heb je heel veel rapporten nodig. Rapporten die zoals blijkt vol staan van aannames en onzekerheden. Een massaliteit□waar niet door te komen is en die waarschijnlijk tot doel heeft de burger te ontmoedigen om constructief mee te denken met de bestuurders.□
Antwoord:	De provincie deelt, in het licht van de hiervoor gegeven antwoorden, het standpunt van de Milieufederatie niet.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11058

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Zal de leefbaarheidnorm overschrijden door (met de daarbij in de inleiding genoemde algemene argumenten): □a) geluidsoverlast□Wij stellen tevens dat GS veel te gemakkelijk overgaat tot het vaststellen van een hogere□waarde dan de in de Wet geluidhinder vastgestelde voorkeurgrenswaarde. GS heeft□onvoldoende ingezet op het treffen van maatregelen aan de bron om de geluidsoverlast te□beperken. Dat GS dan stelt zoveel mogelijk getracht te hebben om de voorkeurswaarden te□respecteren kan er bij ons dan ook niet in. GS dient alsnog te onderzoeken of, indien de□Buitenring er al dient te komen, niet binnen de voorkeurswaarde gebleven kan worden.□Als gevolg van:□1) aanleg van de 2x2 baans snelweg met een Haarlemmermeeraansluiting met oprit (2-baans) en afrit (3-baans) met een aansluiting op een ovatonde (spiraalrotonde) met de reconstructie van de Allee richting Heerlen en de aanleg van een fietspad voor fietsers en bromfietsers in twee richtingen direct achter onze tuin (0meter tussen aanleg BPL en tuin) ter hoogte van van Hovell tot Westerflierhof 28 □2) aanleg van de 2x2 baans snelweg met welke andere aansluiting dan ook achter mijn tuin van van Hovell tot Westerflierhof 28.□
Antwoord:	geluidsoverlast□De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11141

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	stankoverlast (luchtverontreiniging)□Zeker omdat de verkeersintensiteit het grootst is in de ochtend- en avondspits zal gedurende□deze periodes sprake zijn van een verhoogde concentratie van een luchtverontreinigde stof gedurende een korte periode. Wij wonen direct aan de geplande Buitenring en zullen zeker worden geconfronteerd met deze piekconcentraties. Deze piekconcentraties kunnen leiden tot acute gezondheidseffecten. Als voorbeelden hiertoe noemen wij een toename van luchtwegklachten, hart- en vaatziekten en een afname van de longfunctie. GS heeft onvoldoende rekening gehouden met deze gezondheidseffecten.□
Antwoord:	stankoverlast (luchtverontreiniging)□De grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit worden in acht genomen. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Verwezen wordt naar de conclusies van het Luchtkwaliteitsonderzoek, hoofdstuk 5 (deelrapport 10B).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11142**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	algemeen onveiligheid□De algemene onveiligheid wordt veroorzaakt door het aan te leggen fietspad achter onze□tuin.Wij stellen dat er geen rekening mee is gehouden dat over enkele honderden meters geen□overzicht is. De tuinen zijn niet afgeschermd voor ongeregeldheden, vandalisme, overlast,□brandstichting e.d.□□verkeersonveiligheid□Elk voorwerp (bv een bal) die terecht zou komen op de Buitenring heeft grote gevolgen.□
Antwoord:	De Buitenring en de bijbehorende voorzieningen worden in relatie tot de aanliggende woonomgeving volgens de algemeen geldende richtlijnen ontworpen. Bij de precieze invulling van de inrichting van het gebied zal ook de (sociale) veiligheid worden betrokken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11143**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	visuele hinder□Ook het uitzicht vanuit onze woning wijzigt in negatieve zin. Op dit moment hebben wij□vanuit onze tuin vrij uitzicht over landelijke gebieden. Ter plaatse krijgen wij direct zicht op□de Buitenring inclusief alle toe- en afritten, de ovatonde met de drukke meerbaans Allee. Wij□stellen dan ook flinke uitzichtschade te leiden door de aanleg van de Buitenring.□De visuele hinder bestaat tevens uit de richtingsborden die langs het traject geplaatst□worden.□
Antwoord:	visuele hinder□Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Gedeputeerde Staten kennen degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van dit Inpassingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de wettelijke regels die daarvoor gelden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11144**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	beperking woongebruik Op dit moment is het voor ons nog mogelijk om ongestoord in onze achtertuin te zitten. Met de komst van de Buitenring zal dit onmogelijk worden. Daarnaast zal ook het gebruik van onze woning in negatieve zin wijzigen. Rustig buiten zitten is er na aanleg van de Buitenring niet meer bij. Laat staan de hierboven reeds aangehaalde negatieve gezondheidseffecten die dit buiten zitten met zich brengen. Ook zullen wij worden beperkt in de mogelijkheden om onze woning te luchten. Het geluid van constant voorbij rijdend verkeer maakt dit niet echt aantrekkelijk. Het gebruik van onze grote tuin wordt beperkt in zijn mogelijkheden om buitenactiviteiten te beoefenen.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11147**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De voornoemde verlichting zal leiden tot een verstoring van de nachtrust.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11148**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Wij willen dat bij de wijziging van het bestemmingsplan de woonfunctie in overleg met de gemeente Heerlen komt te vervallen
Antwoord:	Vanwege de Buitenring is het niet noodzakelijk de woonfunctie te laten vervallen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11149**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De documenten zijn niet zorgvuldig opgebouwd, slecht of niet onderbouwd, slecht of niet gemotiveerd, onvolledig, voorzien van tegenstrijdige informatie, naar het doel toegeredeneerd, niet objectief en zijn daarom in:□Strijd met het motiveringsbeginsel / Strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel / Strijd met het evenredigheidsbeginsel /Strijd met het rechtzekerheidsbeginsel / Strijd met het vertrouwensbeginsel / Strijd met het fair-play beginsel□Wat betreft de externe veiligheid is GS enkel uitgegaan van aannames. Deugdelijk onderzoek door GS op dit punt is nimmer verricht. GS heeft hierdoor gehandeld in strijd is met zowel het zorgvuldigheids- als motiveringsbeginsel.□
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□ □□ In het MER fase 2 zijn de alternatieven, zoals deze zijn opgenomen in afbeelding 3.7 in de toelichting van het Inpassingsplan, onderzocht. De resultaten en de effecten van deze route-alternatieven en aanlegvarianten staan beschreven in het TN/MER UVS. Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. □Gedeputeerde Staten hebben het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van het voorkeurstracé en heeft daarbij tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken, alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. □Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé BPL ter inzage gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld zienswijzen in te dienen. □□Door de Commissie m.e.r. is ten aanzien van de TN/ MER BPL en de 1e Aanvulling daarop, een toetsingsadvies gegeven. Op basis van de TN/MER BPL, de uitkomsten van de tervisielegging en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. hebben wij in samenspraak met Parkstad Limburg, de betrokken Parkstadgemeenten en de gemeente Schinnen het Voorkeurstracé nader uitgewerkt tot het tracé zoals dat is opgenomen in dit ontwerp-Inpassingsplan. Bovendien zijn in een 2e Aanvulling op de TN/MER de aanvullende vragen van de Commissie voor de m.e.r. beantwoord. Voor de aansluiting Nuth is op een later tijdstip gestart met de Tracénota/MER (TN/MER Aansluiting Nuth). Deze aansluiting maakt onderdeel uit van de Buitenring Parkstad Limburg en is ook in het ontwerp-Inpassingsplan opgenomen.□□Gezien de gevolgde procedure en de uitgebreide motivering zoals opgenomen in de stukken die ter inzage hebben gelegen, wordt voldaan aan het motiveringsbeginsel zoals bedoeld in artikel 3:46 Awb. De zienswijze geeft geen aanleiding tot een ander oordeel.□□Zorgvuldigheidsbeginsel□In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. □□

Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kunnen door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp-Inpassingsplan.□□In dit verband merken wij op dat Provinciale Staten bij de vaststelling van het Inpassingsplan wijzigingen kunnen aanbrengen ten opzichte van het ontwerp. Deze wijzigingen behoeven op grond van constante jurisprudentie in beginsel niet voorafgaand aan de vaststelling van het plan ter inzage te hebben gelegen. Provinciale Staten kunnen in een dergelijke situatie volstaan met het ter inzage leggen van het plan zoals dat bij de vaststelling is gewijzigd.□□In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. □Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid.□□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11151**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Alvorens een vergaand middel als een provinciaal inpassingsplan in te zetten, had hier zorgvuldig onderzoek verricht dienen te worden naar nut en noodzaak van de rondweg. In het `Achtergronddocument Verkeer` behorend bij het ontwerp-BPL wordt nergens melding gemaakt van nut en noodzaak van de aanleg van de Buitenring, laat staan dat nut en noodzaak als motief voor de rondweg wordt aangevoerd.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk is en ze verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. In dit rapport wordt de Buitenring op twee aspecten getoetst:□1. Via een toetsing op doelbereik: Voldoet de Buitenring aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft?□2. Via een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA): Wegen de baten van de Buitenring op tegen de benodigde investering?□ECORYS concludeert dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering betreft. De Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de provincie Limburg met de verbinding nastreeft en de baten van de Buitenring wegen op tegen de benodigde investeringen,□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11152**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De aanleg van de Buitenring leidt tot een forse waardedaling van onze woning.
Antwoord:	Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. Bij schade als gevolg van andere besluiten in het kader van de realisering van de Buitenring kennen Gedeputeerde Staten degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van dat besluit, op aanvraag een tegemoetkoming toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Deze verzoeken zullen te zijner tijd worden behandeld op basis van de (wettelijke) regels die daarvoor gelden. In het geval dat als gevolg van de namens de provincie uit te voeren werkzaamheden ter realisering van de Buitenring schade ontstaat door onrechtmatig handelen, dan zal die schade door de provincie worden vergoed. De verwervingen die noodzakelijk zijn ter realisatie van de Buitenring zullen plaatsvinden met inachtneming van de Onteigeningswet. Uitgangspunt daarbij is dat de onteigende en eventuele andere belanghebbenden in de zin van de Onteigeningswet een volledige schadeloosstelling zullen ontvangen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11153**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	De nadelige gevolgen voor de natuur en het milieu zijn zeer moeilijk te compenseren volgende de commissie MER. Wij sluiten ons aan bij de bevindingen in die zienswijze van de Milieufederatie, welke wij gevolmacht hebben. Hun bevindingen moeten dan ook als dusdanig meegenomen worden in deze zienswijze.
Antwoord:	Het is van meet af aan duidelijk dat de Buitenring niet kan worden aangelegd zonder de natuur schade te berokkenen. Bij de planvorming heeft de provincie het uitgangspunt gehanteerd om deze schade zoveel mogelijk te beperken. Dit uitgangspunt strookt met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Er wordt in dat kader bijvoorbeeld gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Tijdens de voorbereiding van het PIP is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten op de natuur (in onder andere de 2e aanvulling op het MER, die bij Inpassingsplan ter inzage is gelegd), zodat een weloverwogen keuze kon worden gemaakt. Voorts heeft de provincie, naar aanleiding van ingediende zienswijzen en reacties, voor zeven locaties op het tracé van de Buitenring ontwerpoptimalisaties uitgevoerd op het voorkeurstracé. Drie optimalisaties zijn ingegeven vanuit het natuurbelang. Als gevolg van deze ontwerpoptimalisaties worden: - het Jeugrubbebos (EHS); en - het Bronnenbos (EHS) ontzien; en - de knooppunten Ganzepool en Rimburgerweg samengevoegd, zodat het Schutterspark (EHS) en de Brunssummerheide (N2000) worden ontzien. Blijvende negatieve effecten van de Buitenring op de beschermde natuurgebieden (EHS en N2000) en beschermde soorten (Flora- en faunawet) worden waar mogelijk en nodig gemitigeerd. Onder meer door de aanleg van faunapassages, maar ook worden bijvoorbeeld de taluds en kunstwerken van de Buitenring zoveel mogelijk benut voor ecologische doeleinden en is de weg ter hoogte van N2000 gebieden zo smal mogelijk gehouden. Op sommige plaatsen langs de Buitenring is er zelfs sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarmee wordt invulling gegeven aan de 5e doelstelling van de Buitenring: "Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières". Dat geldt bijvoorbeeld voor de passage bij de Geleenbeek ter hoogte van Kathagen, de verbinding Brunssummerheide-Brandenberg en de verbinding Cranenweyer-Strijthagen. Bij het Inpassingsplan is een bijlage gevoegd (Natuurtoets, Mitigatie- en compensatieplan BPL, deelrapport 8A) waarin alle maatregelen zijn opgenomen. Negatieve effecten op de (beschermde) natuurwaarden kunnen, behouden voor de Natura 2000-gebieden, niet volledig worden voorkomen. Dit verlies wordt gecompenseerd conform de toepasselijke regelgeving. Zo is de compensatietaakstelling voor EHS nader uitgewerkt in een compensatieplan dat is verwerkt in de Verbeelding van het Inpassingsplan en de begroting van het plan. De realisatie van de compensatie is daarmee planologisch en financieel zekergesteld. Al met al heeft de natuur een belangrijke rol gespeeld bij de verschillende keuzemomenten waar de provincie voor gestaan heeft. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangen voor natuur ook onderling strijdig kunnen zijn, bijvoorbeeld de afweging tussen beschermde soorten (Flora- en faunawet) en gebieden (EHS). Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11154**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	a. Algemeen□Hoofddoelstelling□In 2006 (Startnotitie pag. 68) en 2008 (Deel Al Hoofdrapport Tracédeel Noord pag. 33) was□de hoofddoelstelling van de BPL:□"Verbetering van de economische positie van Parkstad Limburg en Aachen door de realisatie van een volledige ringweg rondom Parkstad Limburg in combinatie met een goede ontsluiting tussen Aachen en Parkstad Limburg. De leefbaarheid in de kernen van Parkstad Limburg en Nordraum Aachen wordt op deze manier verbeterd en verkeer kan ongehinderd en vlot zijn bestemming bereiken.□In het Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg (pag. 10) is het hoofddoel:□De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en Toeristisch recreatieve positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen.□Enkele nieuwe speerpunten zijn:□1) Toeristische en recreatieve positie: Echter uit het rapport Ecorys blijkt dat het effect□op toeristisch en recreatief gebied minimaal is. Toeristische en recreatieve positie□behoorde voorheen niet tot het hoofddoel.□2) Verkeersveiligheid: niet onderzocht is of dit mogelijk zou zijn door de bestaande□infrastructuur te verbeteren. Verkeersveiligheid behoorde voorheen niet tot het□hoofddoel. Dit wordt hierna nog genoemd als subdoel (pag. 11).□3) Verkeersleefbaarheid: Volgens Ecorys mag verwacht worden dat de Buitenring een□positief effect heeft op de leefbaarheid. Iets verwachten is niet hetzelfde als□onderbouwen Verkeersleefbaarheid behoorde voorheen niet tot het hoofddoel. Dit□wordt hierna nog genoemd als subdoel (pag. 11).□
Antwoord:	De doelstellingen voor de Buitenring zijn in de loop der jaren in wisselende bewoordingen geformuleerd. Doelstellingen zijn vaak wat anders geformuleerd of soms samengevoegd met andere doelstellingen. Ook de concretisering van sommige doelstellingen verschilt van document tot document. Echter, de strekking van de doelstellingen van de Buitenring is in de loop der jaren vergelijkbaar gebleven. De pagina's 22 en 23 in het rapport van ECORYS, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, illustreren dit. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11156**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Recreatie In de Startnotitie (2006) wordt voor recreatie genoemd: Geen goede ontsluiting. In de Tracénota/MER (2008) wordt voor recreatie genoemd: Geen goede ontsluiting. Interactie langzaam en snelverkeer zorgt voor onveilige situaties, barrièrevorming en doorstromingen problemen voor het langzaam verkeer. In het Ontwerp-Inpassingsplan wordt voor recreatie genoemd: Geen goede ontsluiting. Attracties worden ook minder gemakkelijk gecombineerd De Buitenring wordt ook wel Parkstad Leisure Ring genoemd. Een dergelijke ring heeft de volgende voordelen: 1) Bezoekers kunnen snel en gemakkelijk naar de bestemming van keuze; 2) Door de ring zien bezoekers op de heen- en terugweg dat Parkstad Limburg meer te bieden heeft; 3) Een stedelijke Leisure Ring is innovatief en onderscheidend in Nederland. Tegenargument: 1) Er is een goede ontsluiting op de hoofdattracties Snowworld, Megaland, Monde Verde en Gaiapark, namelijk via de N281, de binnenring en de N299. 2) Deze attracties liggen slechts of enkele kilometers afstand van elkaar, dus kunnen makkelijk worden gecombineerd. 3) Een snelweg aanleggen omdat deze innovatief en onderscheidend is, is voor niemand een argument om deze te gebruiken.
Antwoord:	Een van de doelstellingen van de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg te verbeteren. De toeristisch-recreatieve sector is van groot belang voor de regio. De provincie wil de ontwikkeling van deze sector dan ook stimuleren en de Buitenring zal een bijdrage leveren aan deze ontwikkeling. Ondernemers in de toeristisch-recreatieve sector geven aan dat er een grote behoefte is aan een verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van Parkstad Limburg. Zij merken dat attracties soms moeilijk vindbaar zijn voor hun bezoekers en dat bezoekers soms hele wijken doorkruisen om een attractie te bereiken. Door de Buitenring krijgt het wegennet in Parkstad een logischer structuur, waardoor attracties gemakkelijker te vinden zijn. Toeristisch-recreatief verkeer hoeft ook minder door woongebieden te rijden, waardoor minder verkeersoverlast ontstaat in de kernen in Parkstad Limburg. De Buitenring verbetert daarmee het vestigingsklimaat- en het ondernemersklimaat van de toeristisch-recreatieve sector. Het rapport van ECORYS laat dit ook zien. Naar verwachting heeft de Buitenring een licht positief effect op de werkgelegenheid en de bestedingen in de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg. Daarbij genereert de Buitenring nieuwe kansen voor de toeristisch-recreatieve sector. De Buitenring versterkt de structuur van makkelijk vindbare en toegankelijke clusters van toeristisch-recreatieve attracties en kan een prikkel vormen voor herhalingsbezoek of het combineren van bezoeken aan diverse attracties op een dag. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11157**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	. Doelbereik In de Startnotitie (2006) wordt voor de economie drie speerpunten genoemd:Ontwikkeling Heerlen Centrum Noord, Coriopolis en Avantis Aachen. Verdere ontwikkeling van industrieterreinen, echter Oostkant is niet optimaal ontsloten. In de Tracénota/MER (2008) wordt voor de economie genoemd: Ontwikkeling van bedrijventerreinen o.a. aan de oostkant. Echter nu zou de capaciteit en wegenstructuur onoverzichtelijk zijn. In het Ontwerp-Inpassingsplan BPL wordt voor de economie genoemd: De economische ontwikkeling blijft achter bij het Nederlandse gemiddelde vooral aan de oostzijde. Het vestigings-/ondernemersklimaat wordt vertekend door de verkeerstructuur en bereikbaarheid. Tegenargument: 1) Aansluiting BPL-Aachen gaat niet door. 2) De oostkant wordt goed ontsloten via de N276 en de bijna voltooide Binnenring. 3) Avantis omhelst 100 ha bedrijventerrein. Hiervan is anno 2010 slechts 7 ha in gebruik. Er is besloten de bestemmingsfunctie te wijzigen waardoor 53 ha beschikbaar wordt. De resterende 40 ha is bepaald dat het overwegend groen blijft. De oostkant te ontwikkelen met bedrijventerreinen is onzinnig en verspilling van geld.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Een van de doelen van de Buitenring betreft versterking van het vestigings- en ondernemingsklimaat van Parkstad Limburg. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" van ECORYS wordt gesteld dat de Buitenring zal resulteren in 180 extra arbeidsplaatsen. Dit zijn arbeidsplaatsen die volledig en uitsluitend aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Verwacht wordt dat de Buitenring ook indirect zal bijdragen aan de stimulering van de economie en werkgelegenheid, bijvoorbeeld doordat de Buitenring een positieve rol kan spelen bij het aantrekken, of behouden van, bedrijvigheid in de regio. Dit indirecte werkgelegenheidseffect van de Buitenring op werkgelegenheid is in het rapport van ECORYS niet gekwantificeerd. In het rapport van ECORYS wordt geconcludeerd dat de Buitenring naar verwachting een positieve ontwikkeling zal hebben op de ontwikkeling van bedrijven(terreinen) langs het tracé van de Buitenring. De verbinding zorgt met name voor een verbeterde ontsluiting van bestaande bedrijventerreinen in het oostelijk en zuidelijk deel van Parkstad Limburg. Daarmee wordt het vestigingsklimaat op deze terreinen verbeterd. Dit betekent dat bestaande bedrijven beter kunnen concurreren met andere bedrijven waardoor bij deze bedrijven de werkgelegenheid toeneemt zonder dat nieuwe bedrijventerreinen hoeven te worden ontwikkeld. Ervaringen elders in Nederland laten zien dat de ontwikkeling van hoogwaardige weginfrastructuur een krachtige impuls kan geven aan de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Zo laat een studie van het Ruimtelijk Planbureau zien dat locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, een functie vervullen bij het behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's. Het is tevens van belang te realiseren dat de ruimte op bedrijventerreinen niet van de een op de ander dag volledig uitgegeven, zeker in een periode waarin het economisch minder voorspoedig gaat. Toch is het met het oog op de toekomst voor regio's van belang voldoende goed bereikbare bedrijfslocaties aan te kunnen bieden. Met de Buitenring kunnen bestaande bedrijven zich beter ontwikkelen en zal hier de werkgelegenheid toenemen. . Daarnaast zal de Buitenring bijdragen aan de invulling van nog uitgeefbare bedrijventerreinen, zoals bij Avantis. Hoewel de Buitenring in potentie kansen biedt voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen is dit niet voorzien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11158**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	MKBA. Volgens de provincie is de noodzaak van de weg aangetoond. Deze levert een zogeheten maatschappelijk rendement op van tien procent. De helft van wat in Nederland over het algemeen interessant en zinvol wordt gevonden. Limburg is dus al met veel minder tevreden. Dat is temeer bedenkelijk, omdat nog niet alle kosten zijn meegenomen of slechts gebaseerd zijn op aannames. Dat geldt onder meer voor de directe kosten, maar ook voor de verwachte opbrengsten (economie, arbeidsmarkt). Zonder nader onderzoek hanteert de provincie hierbij een norm van twintig procent. Op basis van die redenering levert de weg in totaal 180 arbeidsplaatsen op. Dit is een zeer lage opbrengst, zeker afgezet tegen de schade die de weg toebrengt aan het milieu, de natuur en de daarmee samenhangende leefbaarheid in Parkstad Limburg. Er zijn ongetwijfeld andere, meer effectieve manieren mogelijk om de economie in de regio te stimuleren.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11159**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Krimp.□BRON: BEVOLKINGSPROGNOSE 2008-2040, PROVINCIE LIMBURG jan. 2008□Een van de argumenten om de BPL en de aansluiting Nuth te realiseren is dat ondanks de krimp er meer gereden zal worden. Voor Parkstad geldt een inwonersaantal:□voor het jaar 2008: 254.000; voor het jaar 2020: 235.000; voor het jaar 2030: 215.000; voor het jaar 2040: 190.000. Dit betekent dat resp. na 5,15, 25 jaar na openstelling het inwonersaantal met resp. 7.5%, 15.4%, 25.2% is gedaald (zie bijlage: Bevolkingsprognose 2008-2040 blz. 68).□Om de huidige etmaalintensiteiten door de inwoners van resp. de jaren 2020, 2030 en 2040 te krijgen, dienen zij resp. 8.1%, 18.2% en 33.7% meer te gaan rijden.□Nut en noodzaak voor de aansluiting Nuth en de aanleg BPL worden door de bevolkingsafname en door het hieronder nog te noemen bevolkingsonderzoek met Uw eigen rapport verworpen□BRON: BEVOLKINGSONDERZOEK LIMBURG 2009 Maastricht, april 2009 Opdrachtgever□Provincie Limburg□Volgens Uw eigen onderzoek zijn 35% van de burgers rustiger gaan rijden en 16% is minder gaan rijden. En voor Nederlands Limburg geldt dat hoe ouder men wordt hoe rustiger en hoe minder men is gaan rijden (zie bijlage: Bevolkingsonderzoek Limburg 2009 blz. 39). Gezien de vergrijzing is dit een stellig waar niemand omheen kan.□Nut en noodzaak voor de aansluiting Nuth en de aanleg BPL en lOOkm/u worden door dit bevolkingsonderzoek en de vergrijzing en de afname van de hierboven genoemde inwonersaantallen met Uw eigen rapport verworpen□
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11160**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Benutting huidige wegennet.□BRON: MOBILITEITSMONITOR PROVINCIE LIMBURG□Op dit moment zijn al afnamen van verkeersintensiteiten gemeten. En bovendien zijn driekwart van alle verplaatsingen van minder dan 7.5 km. Dient er voor een kwart van de verplaatsingen een snelweg aangelegd te worden? □□□□
Antwoord:	De Buitenring wordt met name gebruikt door regionaal doorgaand verkeer wat zonder Buitenring van het onderliggende wegennet gebruik dient te maken. Ook de verplaatsingen over korte afstand hebben door het rustiger worden van het onderliggende wegennet baat bij de aanleg van de Buitenring. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11161**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Vervolgens zetten wij vraagtekens bij de genoemde verkeersintensiteiten.□Voorbeeld Nuth-Allee:□Totaal aantal voertuigen op BPL: 28000-35000□Parallelwegen die gebruik zouden maken van BPL zijn Hommerter Allee en Patersweg.□Hommerter Allee: 2004: 3800, 2025: autonoom 4000,BPL 2025: 1400□Verschil 4000 -1400 = 2600 maakt gebruik van BPL□Patersweg: 2004: ±14000, 2025: autonoom +14000, BPL 2025: ±7000□Verschil 14000 - 7000 = 7000 maakt gebruik van BPL□7000 + 2600 = 9600 versus 28000/35000□Een mobiliteitstoename van 290% / 364%! Dit is niet te realiseren door de aantrekkende werking van de BPL en/of economische groei.□
Antwoord:	De verkeersintensiteiten op de Buitenring zijn niet direct te herleiden door de verkeersafname van de parallel lopende wegen bij elkaar op te tellen. De nieuwe infrastructuur krijgt een functie ter ontsluiting van de gehele regio waardoor ook verkeersstromen in de gehele regio veranderen. Het tracédeel Nuth - Allee krijgt bijvoorbeeld ook verkeersstromen te verwerken die in de bestaande situatie wellicht gebruik maken van het onderliggende wegennet van Heerlen om vanaf de N281 Brunssum te bereiken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11162**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De aanleg van de BPL is een prestige project:□Imagoverlies (zoals gesteld in gewijzigde basisrapportage Buitenring Parkstad 20 juni 2010) leiden is geen reden om alsnog door te gaan met dit project. Na realisatie van de Binnenring zijn er geen knelpunten die met de BPL opgelost worden.□
Antwoord:	Zowel de autonome situatie als de situatie na aanleg van de BPL gaan uit van een volledig gerealiseerde Binnenring. Het realiseren van de Binnenring heeft daardoor geen invloed op de beschreven effecten van de Buitenring. □ □Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11164**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Een uitspraak: 20 voertuigen voor een verkeerslicht betekent in Amsterdam een economische crisis en Parkstad blijkbaar een economische ramp.□De input gegevens die leiden tot de vermeende verkeersintensiteiten zijn in geen enkel rapport terug te vinden. (Startnotitie, Tracénota/MER, Ontwerp-Inpassingsplan en alle onderliggende (achtergrond) documenten). De onderbouwing van de inputgegevens hierdoor dus ook niet□
Antwoord:	Er is in het verleden verzocht verschillende documenten / gegevens aangaande het verkeersmodel ter beschikking te stellen, te weten:□- de verkeersintensiteiten op een aantal wegen (verzoek tijdens bijeenkomst d.d. 10 februari 2010);□- de invoergegevens van het gehanteerde verkeersmodel (verzoek per mail d.d. 27 april 2010);□- de Technische Rapportage verkeersmodel Parkstad Limburg (verzoek per mail d.d. 30 april 2010).□□Aan het verzoek betreffende de Technische Rapportage (inclusief de invoergegevens) is op 19 mei 2010 voldaan. De verkeersintensiteiten zijn bij het ontwerp-Inpassingsplan ter inzage gelegd, waardoor geen verstrekking (op grond van de Wet openbaarheid van bestuur) plaats heeft hoeven vinden.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11165**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Corridor/ MER fase 1.□Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot de corridor het volgende is opgenomen:□Bron: startnotitie buitenring parkstad Limburg supplement 1 □De nieuwe aansluitvarianten en de aansluiting Nuth liggen gedeeltelijk buiten het vastgestelde□corridor. Dit is wettelijk niet toegestaan.□
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van de Tracénota/MER aansluiting Nuth is onder andere beschreven hoe is omgegaan met de POL-corridor bij de alternatievenontwikkeling voor de aansluiting Nuth. In dit hoofdstuk is toegelicht dat de Richtlijnen voor de Tracénota/MER aansluiting Nuth voorschrijven dat er bij de mogelijke alternatieven voor de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth breder moet worden gekeken dan de POL-corridor, mede omdat de corridor nog niet is vastgesteld als een concrete beleidsbeslissing. In de Richtlijnen is hierover het volgende opgenomen: “Gegeven het wettelijk kader voor het Natura 2000-gebied moeten de onderbouwing van het voornemen en de afbakening van te onderzoeken alternatieven voor de aansluiting niet alleen op basis van verkeerskundige argumenten plaatsvinden maar ook op basis van milieuaspecten (waaronder gevolgen voor natuur). Omdat de corridor niet als concrete beleidsbeslissing is vastgelegd, is niet uit te sluiten dat ook alternatieven buiten de corridor beschouwd moeten worden.” Op basis van deze overwegingen is de corridor bij de alternatievenontwikkeling niet als een vaststaande begrenzing gehanteerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11166**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Alternatieven en varianten Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op(blz 61): In hoofdstuk 6 vindt een beoordeling (op deelaspecten?) plaats. Zoals aangegeven bevat met name dit hoofdstuk veel tekstuele slordigheden. Hoewel het verder een goed opgezet hoofdstuk is dat het deels aansluit bij de probleemanalyse (hoofdstuk 3.3) valt ook hier op dat de aanleg van `een` BPL uitgangspunt lijkt te zijn, en de alternatieven die beoordeeld worden variaties op de BPL betreffen. De verschillende varianten zijn in de Tracénota niet uitgebreid beschreven maar betreffen variaties in wegprofiel en exacte ligging (met name ter hoogte van Brummen)
Antwoord:	Het achtergronddocument Verkeer is een achtergrondrapport bij de Tracénota/MER-UVS BPL. In de Tracénota/MER is beschreven op welke wijze de alternatievenontwikkeling voor de BPL heeft plaatsgevonden en welke alternatieven er in de Tracénota/MER-UVS op hun effecten worden beoordeeld. Deze alternatieven zijn ook opgenomen in de beoordeling op verkeerskundige deelaspecten in het achtergronddocument Verkeer. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11167**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid, lucht en trillingen a Algemeen In de Startnotitie (2006) wordt voor leefbaarheid genoemd: Het verkeer zorgt voor veel hinder dat zich uit in: 1) Geluidsoverlast 2) Stankoverlast 3) Verkeersonveiligheid 4) Barrièrewerking In de Tracénota/MER wordt voor leefbaarheid genoemd: Het verkeer zorgt voor veel hinder dat zich uit in: 1) Geluidsoverlast 2) Stankoverlast 3) Verkeersonveiligheid 4) Barrièrewerking 5) Visuele hinder (als gevolg van bestaande wegen) Geluid: In de autonome situatie neemt de belasting nog meer toe. De luchtkwaliteit zal in de toekomst geen probleem meer zijn In het Ontwerp-Inpassingsplan wordt voor leefbaarheid genoemd: In Parkstad Limburg zijn leefbaarheidproblemen die zich uiten in luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrevorming van drukke wegen. Door de BPL zal de leefbaarheid verbeteren. Anderzijds zal het ontstaan van nieuwe leefbaarheidpunten na ingebruikname van de Buitenring zoveel mogelijk worden beperkt. Tegenargument: De BPL loopt door of langs stedelijk gebied. De te onderzoeken geluidzone bedraagt 400m. In de Tracénota wordt gesteld dat de geluidsbelasting in de autonome situatie toeneemt. Het bevreemdt ons in het bijzonder dat de BPL bij de berekening van de geluidsbelasting gebruik maakt van artikel IIOg waarin voor snelwegen 2dB en reconstructie van wegen 5dB in mindering wordt gebracht, omdat de geluidsbelasting in de toekomst zou afnemen. Indien deze zou afnemen, is geluid geen argument meer om de BPL aan te leggen. De luchtkwaliteit zou volgende de Tracénota in de toekomst ook geen probleem zijn en dus geen reden om deBPL meer aan te leggen
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid. Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11168

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Geluid Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (het gehele rapport, met nadruk op cluster 64) + Actieplan omgevingslawaai provinciale wegen 2009-2013 (december 2009) 7.1. Reclamant geeft aan dat de gecumuleerde geluidbelasting niet mag leiden tot onaanvaardbare niveaus. Reclamant geeft aan dat de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van zijn/haar woning te hoog is. Volgens de berekening neemt de geluidbelasting na bronmaatregelen door de BPL toe met 4,82 dB en door de reconstructie toe met 2,25 dB.
Antwoord:	Uit nader onderzoek is gebleken dat de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de woning van reclamant op 4,5 meter hoogte 53 dB bedraagt en op 1,5 meter hoogte 52 dB. Dit zal in de rapportage worden aangepast. Overigens wordt bij de woning van reclamant de voorkeursgrenswaarde niet overschreden, zodat voor de woning van reclamant geen hogere waarde hoeft te worden vastgesteld en op grond van artikel 110f van de Wet geluidhinder geen inzicht gegeven hoeft te worden in de gecumuleerde geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11169

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	EU-actieplan en geluidbelasting vanwege fietspad
Antwoord:	In het akoestisch onderzoek voor het EU-actieplan is niet gerekend met de meest actuele verkeersprognose van de BPL en het meest acuele wegontwerp van het BPL. De geluidsbelastingen volgens het EU-actieplan zijn bepaald op 4 m hoogte. De geluidsbelastingen voor het BPL zijn berekend op 1,5 m, 4,5 m en 7,5 m hoogte (bij hogere verdiepingen 1,5 boven de verdiepingsvloer). De berekeningshoogten tussen beide onderzoeken komen ook niet overeen. De resultaten uit beide onderzoeken zijn niet vergelijkbaar. Daarnaast worden de geluidsbronnen vanwege het wegverkeer volgens de Wet geluidhinder per weg beoordeeld. Vanwege de BPL is er geen sprake van een overschrijding van de wettelijke (voorkeurs)grenswaarde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11170**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant geeft aan dat de aftrek artikel 110g kan worden toegepast en niet moet worden toegepast.
Antwoord:	De aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder is toegepast, omdat wordt verwacht dat het motorverkeer in de toekomst stiller wordt. Dit is conform artikel 110g van de Wet geluidhinder en artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11171**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant geeft aan dat door de slijtage van het wegdek de geluidsafname door artikel 110g teniet wordt gedaan.
Antwoord:	Het is juist dat de kwaliteit, en daarmee het geluidsreducerend effect, van het wegdek na verloop van tijd afneemt. Ingevolge artikel 2, eerste lid, onder d, van het RMV 2002 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg rekening gehoudn met de invloed van het wegdektypeop de geluidemissie. Ingevolge artikel 4 wordt bij een van de dicht asfaltbeton afwijkend wegdektype het effect van het afwijkende wegdektype op de geluidemissie bepaald overeenkomstig de in bijlage V bij deze regeling beschreven methode. Anders dan reclamant veronderstelt voorziet de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg niet in het rekening houden met het afnemen van de akoestische eigenschappen gedurende de levensduur van het wegdek.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11172**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant geeft aan dat er onaannemelijke verschillen zijn in de toename van de geluidbelasting met en zonder maatregelen tussen zijn/haar woning (V H tot Westerflierhof 28) en de woning aan de V H tot Westerflierhof 30 vanwege enerzijds de nieuwe aanleg van de BPL en anderzijds de reconstructie van de Allee (zie tabel). Ook constateert reclamant onaanneembare verschillen in geluidbelasting in de huidige situatie ter plaatse van de woningen aan de V H tot Westerflierhof 30, 29, 28, 27 en 26.
Antwoord:	De berekening van de geluidsbelasting op de gevels van de door reclamant genoemde woningen is correct. De geluidsbelasting wordt bepaald door een veelheid van factoren, zoals de afstand van de woning tot de weg en de hoogte van de maatgevende gevel. De voor de geluidsbelasting bepalende factoren zijn niet gelijk bij de door reclamant genoemde woningen, waardoor bij die woningen verschillende geluidsbelastingen zijn berekend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11174**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Reclamant geeft aan dat de codering ter bepaling van de hoogtemeting voor de geluidbelasting niet kloppen voor de V H tot Westerflierhof.
Antwoord:	Het is niet duidelijk waar reclamant hier op doelt. Indien gedoeld wordt op de identificatienummers van de ontvangerpunten op de overzichten in bijlage II wordt opgemerkt dat deze nummers niets met de hoogte van de ontvangerpunten te maken hebben. De identificatienummers op de overzichtplots komen overeen met de nummers in de resultatentabel in bijlage V.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11175**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er is niet gerekend op 7,5 meter hoogte.
Antwoord:	Tijdens de inventarisatie van het gebied ten behoeve van het opstellen van het akoestisch rekenmodel is ter plaatste geconstateerd dat de betreffende woningen telkens uit twee woonlagen bestaan. Nu geen sprake is van een derde woonlaag is de geluidsbelasting terecht niet op 7,5 meter hoogte bepaald. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11176**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Op het `overzicht ontvangerspunten` ter hoogte van v.H.t Westerflierhof kloppen de ontvangerspunten niet. Door de reconstructie hadden er meerdere ontvangenspunten per woning moeten zijn. Indien dit wel is gebeurd, zijn deze niet toegevoegd.
Antwoord:	Per woning is telkens één ontvangerpunt op de maatgevende gevel gesitueerd.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11177**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cluster 64 is in omvang veel te groot. Dit heeft een invloed op het aantal reductiepunten. Woningen die zeer dicht bij de ovatonde met de toe- en afritten wonen, hebben veel meer overlast dan de woningen gelegen richting Hommerterweg.□□Tevens wordt het aantal reductiepunten bepaald door het aantal woningen met een hogere geluidsbelasting dan 48 dB. Dit geeft geen reëel beeld aangezien v.H.t Westerflierhof op het aller-slechtste punt in het gehele traject ligt echter, met grote percelen
Antwoord:	De clusters en het aantal reductiepunten zijn in overeenstemming met Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder bepaald. Er is geen reden om bij de indeling van de woningen uit cluster 64 van de methodiek uit die regeling af te wijken. □□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11179**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De doelmatigheidsafweging voor bron- en overdrachtsmatregelen moet opnieuw te worden uitgevoerd, omdat degeluidsbelasting niet juist is berekend.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. De niet onderbouwde zienswijze van reclamant is geen reden om aan te nemen dat de geluidbelasting niet juist is berekend. Een nieuwe doelmatigheidsafweging voor bron- en overdrachtsmaatregelen is daarom niet noodzakelijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11181**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij het bepalen van de cumulatieve geluidsbelasting is 2 dB in mindering gebracht aldus een woordvoerder van Arcadis. Indien dit zo is, is dit niet vermeld en onderbouwd.
Antwoord:	De waarde van 2 dB die in mindering is gebracht betreft de aftrek ingevolge artikel 110g. Hierdoor kan de gecumuleerde geluidbelasting vergeleken worden met de bronsoort die in het kader van onderhavig onderzoek is beschouwd om zodoende een afweging te kunnen maken wat betreft de aanvaardbaarheid van de totale geluidssituatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11182

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hoe de cumulatieve geluidsbelasting is berekend is niet toegelicht.
Antwoord:	De gecumuleerde geluidbelasting is conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 bepaald.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11183

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij het bepalen van de geluidsbelasting is een aftrek van 5 dB in mindering voor de reconstructie van de Allee. Dit is onjuist aangezien de reconstructie slechts tot aan de ovatonde vanuit Heerlen wordt uitgevoerd. Er vindt geen reconstructie plaats vanaf de ovatonde richting Amstenrade. Op dat stuk wordt geen DDB gelegd. Het aantal voertuigen zal meer dan verdubbelen.
Antwoord:	De geluidsberekeningen voor de wijziging van de Allee/Akerstraat-Noord zijn uitgevoerd binnen de wettelijke geluidszone die voor de wijziging van toepassing is. Deze zone heeft een breedte van 200 m aan weerszijde van de weg en omvat het gehele te wijzigen deel van de weg. Bovendien is aan de uiteinden de geluidszone over een afstand van 1/3 *200 m doorgetrokken. Alle woningen binnen dit onderzoeksgebied zijn in het akoestisch onderzoek betrokken. De werkwijze is in overeenstemming met wet- en regelgeving. De geluidsbelastingen op de woningen zijn bepaald volgens het Reken en meetvoorschrift geluidhinder 2006, waarna op het resultaat een reductie van 5 dB is toegepast. overeenkomstig artikel 110g van de Wet geluidhinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11184

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is bij cluster 64 financieel doelmatig om dunne deklaag B toe te passen met een scherm van 600 meter lang en 3 meter hoog. Met een scherm van 5 meter hoogte wordt op alle woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bereikt. Vanuit landschappelijk oogpunt is een dergelijk hoog scherm niet wenselijk. Met een schermhoogte van 2 meter kan een nagenoegd gelijk akoestisch effectief (~100%) worden bereikt. Bij een doelmatige maatregel variant moet worden getoetst of met meer maatregelen een relevant extra effect wordt bereikt. Indien wordt voldaan aan het wettelijke kader (48 dB bij de aanleg van een nieuwe weg, of de toename is weggenomen bij een wijziging van een weg) is de maatregelvariant doelmatig.□Als de geluidsmaatregel doelmatig is wordt in situaties waarbij zeer hoge afschermende maatregelen doelmatig zijn maar vanuit landschappelijk/stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk is een maatregel met minder hoge schermen getoetst of deze tenminste 95% van de geluidsreductie (boven de voorkeursgrenswaarde) bereikt (akoestische effectiviteit meer□dan 95% bedraagt).□□Het niet wenselijk zijn van een scherm van 5 meter uit landschappelijk oogpunt is niet onderbouwd slechts niet wenselijk. Ook niet is onderbouwd waarom gekozen is voor een scherm van 2 meter i.p.v. 3 meter. Het aantal reductiepunten is voldoende voor een scherm□van 3 meter.□
Antwoord:	De Wet geluidhinder geeft aan dat voor een hogere waarde kan worden gekozen indien het toepassen van geluidbeperkende maatregelen stuit op stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële bezwaren. Voor de betreffende schermen is het vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst om hogere schermen te plaatsen. Met de gekozen oplossing wordt 95% van de maximale geluidsreductie gerealiseerd. Met de gekozen voorziening wordt een correcte invulling gegeven aan de Wet geluidhinder en de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11185

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Uit tabel 4.17 blijkt dat 150 meter op- en afritten niet worden voorzien van dunne deklaag B. Dit geeft een hogere geluidsbelasting (toename 4 a 5 dB).□□Uit tabel 4.19 blijkt dat de toerit niet wordt voorzien van een dunne deklaag B.□Dit geeft een hogere geluidsbelasting (toename 4 a 5 dB)
Antwoord:	Dunne deklagen B is evenals andere geluidreducerende asfaltsoorten gevoelig voor rafeling. Vandaar dat tot op 70 meter voor een kruising en 25 meter na een kruising alsmede bochten in een weg met een boogstraal kleiner dan 150 meter geen geluidreducerend asfalt wordt toegepast maar zgn. SMA 0/6. Deze asfaltsoort zorgt weliswaar voor enige reductie t.o.v. standaard asfalt, maar niet zo veel als dunne deklaag B. Deze asfaltsoort zal ook op de ovatonde en op 70 meter voor en 25 meter na de ovatonde worde toegepast. Per abuis is in het akoestisch model van het akoestisch onderzoek behorende bij de ontwerpbeschikkingen van het PIP en het hogere waarden besluit, zowel voor de ovatonde als de gehele op- en afritten gerekend met dunne deklaag B. Dit zal gecorrigeerd worden in het akoestisch onderzoek t.b.v. de definitieve beschikkingen. Het gevolg hiervan is dat de hogere waarden voor Oudestraat 6 in de definitieve beschikking met 2 dB zullen worden verhoogd□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11187**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij maken bezwaar tegen het ontwerpbesluit hogere waarden Wet geluidshinder ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De geluidsberekeningen zijn onjuist, waardoor de lijst met woningen onjuist en/of onvolledig is.
Antwoord:	Er zijn geen gronden om aan te nemen dat de geluidsberekeningen en het besluit tot vaststellen van hogere waarden onjuist zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11188**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De Provincie hanteert bij de aanleg van de BPL en reconstructie van het aanliggende wegennet respectievelijk 2 en 5 dB in mindering plus 2 dB bij de cumulatieve berekening. In totaal 7 dB tot 9 dB. De Provincie presenteert een `Actieplan omgevingslawaai provinciale wegen 2009-2013`. Bij de uitgangspunten worden niet 5 dB in mindering gebracht. Hier wordt uitgegaan van de werkelijke geluidsbelasting. Er wordt ook geen connectie toegepast op de vermeende afname van geluidsbelasting tussen 2006 en uitvoeringsdatum van de maatregelen. De Gezondheidseffectscreening (GES methode) wordt uitvoerig belicht en toegepast. Dit heet meten met 2 maten. Er is geen toelichting of onderbouwing waarom artikel IIOg wordt toegepast in het Ontwerp-Inpassingsplan en bij het Actieplan niet.
Antwoord:	Het toepassen van de aftrek volgens artikel 110g gebeurt volgens de wettelijke regels. Dit betekent dat bij cumulatie van verschillende geluidsbronnen eerst de afzonderlijke bijdragen worden opgeteld, waarna op het totale geluidsniveau de aftrek wordt toegepast. Hiermee wordt voorkomen dat de aftrek meerdere keren wordt toegepast. De aftrek is toegestaan op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder. Een verwijzing naar het Actieplan omgevingslawaai is niet aan de orde. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11189**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot geluid het volgende is opgenomen:□□De voorkeursgrenswaarde is 48dB Lden gemeten op 5 meter hoogte. De te ontheffen□grenswaarde voor onze woning is 58dB. Dit betekent een verdriedubbeling van het geluid□aangezien nu op 4 meter hoogte de geluidsbelasting 48dB Lden is (.Bron:□Geluidsbelastingkaart EU-richtlijn omgevingslawaai in opdracht van gemeente Heerlen,□Kerkrade, Landgraaf, Nuth en Voerendaal uitgevoerd door Goudappel Coffeng 8 juni 2007).□De Lden is een etmaalgemiddelde van het gemiddelde gehele jaar. De toename van de□geluidsbelasting vindt merendeels plaats aan de achtergevel en achtertuin. De geluidsbelasting□in de ochtend- en avondspits zal veel hoger zijn.□Tevens is er geen rekening gehouden met viaducten of andere verhogingen van de weg□(Bijlage: Detailrapport geluid en luchtkwaliteit pag.32).□Door de Haarlemmermeeraansluiting wordt de geluidsoverlast nog groter. Aangezien deze□niet is doorgewekt in de Tracénota/MER-UVS, maar de precieze inpassing nog nader wordt□bepaald in het kader van het Inpassingsplan, (bijlage: Bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé□Buitenring Parkstad Limburg pag. 24) ontvangt U als bijlage de MEEST recente□situatietekening, ontvangen op 8 juni 2008 van dhr.B.H.J. Raaijmakers procesmanager□Afdeling infraprojecten Provincie Limburg. Dit houdt in dat plusminus 12 meter van mijn 25□nieter diepe achtertuin onteigend wordt en dat de afrit, waar gemiddeld 70 km per uur gereden□wordt, letterlijk direct op gelijke hoogte achter de nieuwe achtertuingrens wordt gelegd.□De kaart met geluidscontouren van alternatief l .2 in 2025 (bijlage: Detailrapport geluid en□Luchtkwaliteit pag. 132) geeft een geluidsbelasting aan tussen 68 en 99dB.□Bron: www.hecrlen.nl >geluidsbclastingkaarten >veel voorkomende vragen□Wat betekent geluidsoverlast voor de gezondheid?□Geluid kan leiden tot hinder, stress, slaap verstoring en verstoring van de dagelijkse□activiteiten en lijdt oa. tot verhoogde bloeddruk en een verhoogd niveau van stresshormonen.□Deze reacties worden beschouwd als risicofactoren voor hart- en vaatziekten en psychische□aandoeningen.□Bron: Ontwerp actieplan EU-geltiidsbelastingkaart Agglomeratie Heerlen/Kerkrade□uitgevoerd door Goudappel Coffeng□PaglS: De gemeente moet de hoogte van de plandrempel zelf vaststellen en mag daarbij□afwijken van de normen die de Wet geluidhinder zijn opgenomen.□Bij het opstellen van de plandrempels is ervoor gekozen om per gebiedstype een plandrempel□vast te leggen. Figuur 4.1 geeft gebiedstypen voor geluidsbeleid.□Pag.16: Tabel 4.1 geeft de plandrempels binnen de gemeente Heerlen (in dB`s)□Pag.28: 4.9.2 Geluidsbeleid ontheffmgscriteria□We streven naar het realiseren van de voorkeurgrenswaarde van de Wet geluidshinder (48dB□Lden) door bij nieuwe ontwikkelingen maximaal in te zetten op maatregelen aan de bron.□Deze stap wordt in de huidige adviescultuur veel te gemakkelijk overgeslagen, zodat er in (te)□veel gevallen wordt overgegaan tot het verlenen van een hogere waarde (dan de □voorkeursgrenswaarde).□Hieruit blijkt dat van Hovell tot Westerflierhof binnen het woongebied-stedelijk ligt met de□daarbij horende plandrempel voor wegverkeer van 53 dB. De Provincie hanteert een□ontheffingswaarde van 58 dB. De maximale ontheffingswaarde is de geluidsbelasting die na□ontheffing met toestemming van het college van B&W maximaal toelaatbaar is op de gevel□(bijlage: Detailrapport geluid en luchtkwaliteit pag. 12).□Het Ontwerp actieplan EU-geluidskaarten en de Tracénota/MER-UVS zijn tegelijkertijd□gepubliceerd. Deze tegenstelling getuigd van onbehoorlijk bezig zijn.□
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11190

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	1. Luchtonderzoek Ontwerp-inpassingsplan pag 92 en Deelrapport 10B luchtkwaliteitsonderzoek pag. 5, 11, 20, 24 1.1 Het luchtonderzoek is niet-geactualiseerd. Tijdens de tervisielegging zal nog een actualisatie worden uitgevoerd. De optimalisaties zullen dan worden meegenomen. Voor wat betreft onze omgeving (Allee) zal de uitkomst sterk afwijken aangezien de huidige berekening uitgaat van een kwartklaverblad en in de optimalisatie 9 rijstroken en een ovatonde. GS mag niet bij voorbaat er van uitgaan dat de waarden onder de norm blijven en/of er geen maximaal aantal overschrijden zullen zijn.
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Ten behoeve van het ontwerp-inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek wordt op basis van de wijzigingen en de optimalisaties nog geactualiseerd. De resultaten van het geactualiseerde onderzoek zullen niet wijzigen. De aanleg van de BPL en de aanpassingen van het onderliggend wegennet leiden niet tot een onaanvaardbare verslechtering van de luchtkwaliteit. Het onderzoek wijst uit dat de aanleg van de BPL voldoet aan de gestelde eisen van de Wet milieubeheer (hierna: 'Wmb'). Wij stellen vast dat de bewering dat het luchtkwaliteitsonderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen niet nader door reclamant wordt onderbouwd. Bij het besluit van Provinciale Staten ten aanzien van het ontwerp inpassingsplan wordt het geactualiseerde onderzoek bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voor zover het besluit wijzigingen bevat ten opzichte van het ontwerp-Inpassingsplan, kan door belanghebbenden tevens ten aanzien van deze wijzigingen beroep worden ingesteld. Van de vaststelling en de terinzagelegging van het Inpassingsplan wordt op dezelfde wijze kennis gegeven als van het ontwerp- Inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11191**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Ten opzichte van de ontwerpvisie 18 december 2009 zijn de volgende wijzigingen□doorgevoerd.□-Een gewijzigde aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth.□-Een volledige nieuwe aansluiting van de Hoogstraat in Landgraaf op de BPL.□-Enkele as-verschuivingen.□De aansluiting ter hoogte van de Allee wordt hierin niet genoemd. Deze wordt dus niet alsnog□onderzocht.□
Antwoord:	De aansluiting ter hoogte van de Allee en de diverse as-verschuivingen zijn onderzocht in de Tweede Aanvulling MER, de andere wijzigingen zijn opgenomen in de Tracénota/MER.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11192**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De achtergrondconcentraties zijn gebaseerd op het BGE-scenario van maart 2009. Voor de□toekomstige ontwikkelingen zijn verschillende scenario`s beschikbaar.□Uit het rapport is niet duidelijk op te merken welk scenario is gebruikt voor het bepalen van□het toekomstbeeld. Een worstcase scenario kan namelijk sterk afwijken van het meest□florissante scenario, zeker ter plekke van de aansluiting op de Allee.□
Antwoord:	VROM maakt gegevens bekend die overheden moeten gebruiken bij de berekening van de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Deze taak van VROM is vastgelegd in de `Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007`. De gegevens worden jaarlijks voor 15 maart bekend gemaakt. Ten behoeve van de luchtberekeningen voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring - Parkstad Limburg is gebruik gemaakt van de meteorologische gegevens uit maart 2009.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11193**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er wordt gesteld dat de emissies in de toekomst enkel zullen dalen. Tevens wordt vermeld dat het gebruik van de 2010-cijfers tot een kleine toename van de concentraties zal leiden. Dit zet vraagtekens bij de berekeningen
Antwoord:	Ten behoeve van het ontwerp-Inpassingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het luchtonderzoek is geactualiseerd, waarbij de resultaten van dit onderzoek niet zijn gewijzigd. Uit de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat door de aanleg van de BPL, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (kwaliteitseisen). Bij het besluit ten aanzien van het inpassingsplan zal het geactualiseerde onderzoek worden bijgevoegd. Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan en de bijbehorende aangepaste stukken, vervolgens voor een termijn van zes weken ter inzage gelegd worden. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze tegen het ontwerp-Inpassingsplan naar voren hebben gebracht, alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijs niet in staat zijn geweest dit tijdig te doen, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11194**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot stankoverlast/ luchtvervuiling het volgende is opgenomen: Op de Buitenring Parkstad Limburg zal de etmaal intensiteit op het wegvlak Nuth- Brunssum- West 30.000-35.000 voertuigen bedragen. De afrit komt direct achter mijn tuin en op tientallen meters afstand de aansluiting op de Akerstraat-Noord/Allee, die voorzien wordt van verkeersregelinstallaties. Dit houdt in dat tijdens de ochtend- en avondspits er lange wachtrijen zullen ontstaan.
Antwoord:	Deze aansluiting zal niet uitgevoerd worden met een verkeersregelinstallatie maar in de vorm van een turborotonde. De verkeersafwikkeling van de turborotonde is doorgerekend. Hieruit blijkt dat de capaciteit toereikend is. Er zullen derhalve geen wachtrijen ontstaan. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11195**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Trillingen□Bron: Handreiking Ruimtelijke Ordening en Mileu Deel II pag. 29□Op dit moment is nog geen onderzoek gedaan naar trillingen.□□Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot bodemtrillingen het volgende is opgenomen:□Ontbreken van onderzoek bodemtrillingen:□Deel B-1 Onderbouwing-Noord pag.94 (zie bijlage): Er zijn op de meeste plaatsen geen□bodemonderzoek gedaan. Dit dient men te onderzoeken.□BRON: Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu, Deel II pag. 29:□Het aspect trillingen is in ieder geval aan de orde als de afstand tussen woonbestemmingen en□industriële en/of infrastructurele bestemmingen kleiner is dan 250 meter
Antwoord:	Met de aannemers worden afspraken gemaakt om de trillingshinder tijdens bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Wij hebben geen aanleiding om op voorhand aan te nemen dat onaanvaardbare trillingshinder ontstaat door de aanleg van de BPL. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden zal bovendien bij dicht op het tracé gelegen panden een nulmeting worden verricht teneinde na te gaan of als gevolg van bouwwerkzaamheden schade aan opstallen worden toegebracht als gevolg van bouwwerkzaamheden. □ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11197**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie □□a. Water□Afwateringsplan Ontwerp-Inpassingsplan en Deelrapport 6B Afwateringsplan pag. 15, 28, 34 en Deelrapport 6C Geohydrologisch onderzoek pag. 39□3.1□In het Ontwerp-Inpassingsplan staat niet vermeld over Deelrapport 6B.□Op pag. 28 en 34 wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2 (pag. 15) zowel voor traject F en G.□Echter deze paragraaf is niet toegevoegd cq verwijderd. Wij kunnen ons geen mening vormen over iets dat achterwege is gelaten.□□De Provincie Limburg heeft nagelaten om voor de ter inzage aanvullend veldonderzoek te□laten uitvoeren naar de lokale situatie ter hoogte van Amstenrade in verband met de□wateroverlast.□
Antwoord:	In het kader van het inpassingsplan is de Watertoets doorlopen. Resultaat hiervan is de waterparagraaf die onderdeel uitmaakt van het Inpassingsplan. In deze waterparagraaf zijn de eventuele gevolgen voor de waterhuishouding beschreven en de hiervoor benodigde maatregelen verwoord. Daarnaast is ondersteunend voor de waterparagraaf een geohydrologisch onderzoek en een afwateringsplan uitgevoerd.Deze stukken zijn met het onterp-Inpassingsplan ter inzage gelegd. Hiermee is voldoende onderbouwd wat de effecten voor de waterhuishouding zijn en welke maatregelen worden genomen. Een en ander is in het kader van de watertoets met het waterschap Roer en Overmaas besprokenen en akkoord bevonden.□□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□ □

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11199**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Externe veiligheid 2. Externe Veiligheid Ontwerp-inpassingsplan pag. 106,107 en Deelrapport 11 Externe Veiligheid pag. 5, 17, 26, 35, 37, 38, 39, 43, 44 2.1 Verwacht wordt dat de Gasunie in augustus 2010 de uitkomsten van de risicoberekeningen heeft. Deze worden dan toegevoegd aan het onderzoeksrapport.
Antwoord:	In de vigerende wetgeving is geen grenswaarde opgenomen voor de hoogte of de verandering van het groepsrisico. Het beslissingsbevoegde gezag moet, zoals opgenomen in paragraaf 4.3. van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (2004, laatste wijziging 2010), hierover 'verantwoording' afleggen. In het kader van deze verantwoording van het groepsrisico is inmiddels door de Brandweer Zuid-Limburg op 27 juni 2010 een advies uitgebracht over het provinciaal inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. De provincie Limburg neemt bij vaststelling van het provinciaal inpassingsplan dat advies in acht. Voor de aanleg van de Buitenring zullen hogedruk aardgasleidingen verlegd moeten worden, om welke reden het plaatsgebonden risico en groepsrisico van deze verlegging berekend moet worden. Deze zullen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebonden 10-6 contour niet buiten de op de verbeelding aangegeven leidingenstrook zal liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11200**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De zelfredzaamheid en bereikbaarheid van de omgeving voor hulpdiensten voor fietsers, bromfietsers en voetgangers schoolgaande jeugd is niet in beeld gebracht voor de aan te leggen fietsroute en fietsbrugter hoogte van de Allee.
Antwoord:	Juist door aanleg van de fietsbrug ter hoogte van de Allee wordt de bereikbaarheid van Amstenrade voor fietsers gegarandeerd. Hulpdiensten behouden de route over de Akerstraat en Allee, alsmede de route via de Hommerterweg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11201**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De Brandweer Zuid-ümburg heeft geconstateerd dat op één locatie een knelpunt kan opleveren namelijk de aansluiting van de Allee. Nergens is toegelicht wat dat knelpunt exact inhoudt, hoe groot de risico`s zijn. GS besluit echter om geen aanvullende voorzieningen te treffen. Echter de Brandweer Zuid-Limburg moet nog advies uitbrengen over het berekende groepsrisico van de BPLen de hulpverlening bij een ramp of zwaar ongeval op de nieuwe weg.
Antwoord:	De provincie Limburg neemt het advies van de Brandweer Zuid-Limburg mee bij de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11202**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Wat betreft de externe veiligheid wordt uitgegaan van aannames. Een van de doelstellingen is het verbeteren van de economie door het aanleggen van industrieterreinen. Er is geen worstcase scenario opgenomen indien op deze nog te ontwikkelen industrieterreinen bedrijven zien vestigen die het vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengt.
Antwoord:	In de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid zijn normen opgenomen die gebasseerd zijn op een risicobenadering (kans maal effect). Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het wegtraject van de Buitenring Parkstad Limburg is dermate laag dat de externe veiligheidsrisico`s hiervan ver onder de landelijke normen liggen. Daarmee voldoet het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe provinciale weg aan de normen uit de Nederlandse wet- en regelgeving over externe veiligheid. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11203**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het bevreemdt ons ten zeerste dat op de plaats waar het traject het smalst is en tussen 2 woonkernen doorloopt en waar zich tevens een grote scholengemeenschap bevindt, te weten tussen Hommerterweg en Allee, met een enorme compacte verkeersafwikkeling ter hoogte van de Allee. Dit niet als een aandachtgebied groepsrisico is onderzocht.
Antwoord:	Op basis van risicoberekeningen met het voorgeschreven rekenprogramma RBMII zijn per deeltraject van de Buitenring Parkstad Limburg de wegkilometers berekend met het hoogste groepsrisico. De ligging van de kilometer met het hoogste groepsrisico wordt beïnvloedt door de aanwezigheid van bebouwing waar grote aantallen mensen gedurende lange tijd van de dag verblijven. Deze kilometers zijn gekenmerkt als de aandachtsgebieden van het groepsrisico (zie de afbeelding op pagina 26 van deelrapport Externe Veiligheid). De Hamstraat in Kerkrade is aan deze aandachtsgebieden toegevoegd omdat de Buitenring Parkstad Limburg hier direct langs woonwijk De Gracht komt te liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11204**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot externe veiligheid het volgende is opgenomen: De externe veiligheid is onvoldoende onderzocht. Leemten in kennis en informatie: Voor de Buitenring Parkstad Limburg zijn geen gegevens voor het vervoer van gevaarlijke stoffen beschikbaar Om de externe veiligheidssituatie te kunnen beoordelen is hiervoor een aanname gedaan. Dit kan zowel een onderschatting als een overschatting van de risico`s geven (bijlage: Deel B-l Onderbouwing-Noord pag. 75). Omdat er geen vervoerscijfers bekend zijn is er een inventarisatie uitgevoerd van bedrijven die bevoorraad zouden kunnen worden via de Buitenring Parkstad Limburg (bijlage deel B-l Onderbouwing-Noord pag.71,72). Over de Buitenring Parkstad Limburg worden naar verwachting alleen (zeer) brandbare vloeistoffen en brandbare gassen vervoerd met betrekking tot de externe veiligheid `Hommerterweg-Akerstraat-Noord /Allee en Brunssummerweg-Amstenraderveld " (bijlage: Deel Cl Variantenstudie-Noord pag.33). Op basis van aannamen voor Parkstad, is het vervoer van gevaarlijke stoffen dermate laag dat er geen PR10-6 contour berekend is. (Bijlage: Deel Cl Variantenstudie-Noord pag. 34,35). Bron: Startnotitie pag. 52 Tabel 4.3 Toename vervoer gevaarlijke stoffen: Er wordt een toename venvacht van LF1 van 79%; LF2 van 19%; LT1 van 16%; GF3 van 19%. Aangezien de Buitenring Parkstad Limburg ook voor economische motieven wordt aangelegd en het aantal bedrijventerreinen explosief wordt uitgebreid, zal het niet onwaarschijnlijk zijn dat het vervoer van gevaarlijke stoffen ook extreem zal toenemen. Het veiligheidsgevoel in onze achtertuin wordt daardoor extreem laag door de geringe afstand tot de tuingrens en de snelheid waarmee er gereden wordt. Het getuigt van onbehoorlijk onderzoek of beter het gebrek naar onderzoek om de bewoners die direct aan de Buitenring Parkstad Limburg wonen, aan de eventuele gevolgen bloot te stellen. Aangezien de afrit direct achter onze achtertuin wordt aangelegd is het niet ondenkbaar dat ingeval van een ongeval door het toepassen van minimale mitigerende maatregelen de achtertuin als onveilig beschouwd kan worden.
Antwoord:	In paragraaf 3.3 ‘Vervoer van gevaarlijke stoffen’ van het deelrapport Externe Veiligheid (pagina 17 en 18) worden de gehanteerde vervoercijfers van gevaarlijke stoffen onderbouwd die gehanteerd zijn voor de risicoberekeningen van de Buitenring Parkstad Limburg. Voor de toekomstige situatie in 2025 is gebruik gemaakt van de meest actuele prognoses voor vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen over de weg, 2007). Daarbij is uitgegaan van het hoogste groeiscenario uit deze prognoses, het zogenaamde ‘Global Economy’-scenario. Zoals hiervoor aangegeven is op dit moment nog geen inzicht in de vestigingsmogelijkheden op nog te ontwikkelen industrieterreinen voor nieuwe bedrijven die vervoer van gevaarlijke aantrekken. Het is dan ook niet mogelijk om hierover een uitspraak te doen. Op basis van de in paragraaf 3.3 (deelrapport Externe Veiligheid) beschreven vervoercijfers zijn risicoberekeningen uitgevoerd met het voorgeschreven rekenprogramma RBMII. Hieruit blijkt dat het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring Parkstad Limburg (ruim) onder de landelijke normen uit de vigerende wet- en regelgeving liggen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11205**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Woon- en leefklimaat Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot (verkeers)leefbaarheid en wonen het volgende is opgenomen: Deel A-1 Hoofdnota-Noord pag.29 (zie bijlage): De N298, N299, N300 en de L232 liggen grotendeels in stedelijk gebied. Aan weerszijden van de weg staan de woningen dicht op de weg. Het ontsluitende karakter van de wegen zorgt voor veel verkeer en daarmee voor veel hinder in kernen van Parkstad Limburg en Nordraum Aachen. Deze hinder uit zich vooral in: geluidsoverlast, stankoverlast (luchtverontreiniging), verkeersonveiligheid, barrièrewerking en visuele hinder. Deel A-I Hoofdnota-Noord pag. 87 (zie bijlage): Varianten: Haarlemmermeer ter hoogte van Akerstraat-Noord: De variant wordt wel opgenomen in de MMA. Met uitzondering van het aspect wonen, leidt de variant tot verbeteringen. Deel Achtergronddocument Verkeer pag. 76 en Deel A-1 Hoofdnota Noord pag. 67 (zie bijlage): De belangrijke locaties waar de leefbaarheidsnormen in de autonome ontwikkeling worden overschreden zijn: Hoensbroek: N298, Akerstraat-Noord, Kouvenderstraat, Emmaweg: Brunssum oa.Maastrichterweg en een verder opsomming van Heerlen, Landgraaf, Kerkrade. Aangezien in de Tracénota/MER-UVS slordig wordt omgesprongen met I/C -waarden en de etmaalintensiteiten (zie onjuistheden / fouten MER-rapport) is als bijlage toegevoegd de Mobiliteitsmonitor Provincie Limburg van de Emmaweg, Akerstraat-Noord en de Patersweg(N298) die waardes geven in huidige situatie (ref. 2004) van resp. 22000, 15164 15322. en een dalende tendens geven voor 2005 en 2006. De woningen liggen met hun voorzijde aan deze wegen en hebben daardoor een natuurlijke barrière werking van hun voorgevel. De meeste huizen aan de Emmaweg zijn na aanleg van de weg gebouwd en liggen enkele tientallen meters van de weg af. Voor onze woning geldt: De etmaal intensiteit van de Buitenring Parkstad Limburg bedraagt tussen Nuth en Brunssum/West 30000-35000. DeBPL sluit aan op onze achtertuin en aan de aansluiting Akerstraat-Noord/Allee.
Antwoord:	Wij verwijzen naar de reactie, gegeven op de eerdere zienswijze in het kader van het MER Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11206**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Het gestelde in de zienswijze tegen de Startnotitie/ MER Aansluiting Nuth wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot gezondheid het volgende is opgenomen: Aangezien de commissie voor de m.e.r. over de inhoud van de richtlijnen adviseert, willen wij dat U expliciet bij het richtlijnenadvies vraagt om inzicht te geven over de gezondheidseffecten, de zogenaamde Gezondheidseffectscreening (GES), zowel voor het plangebied van de aansluiting Nuth als het gehele traject voor de BPL omdat deze zoals eerder is gesteld onlosmakelijk is verbonden met de BPL (zie bijlage: Voortgangsrapportage afdeling Infra-projecten 2e kwartaal 2009 blz. 12 /brief Ministerie van Verkeer en Waterstaat Kenmerk:VENW/DGMO-2009/2579 dd. 10/07/09 onderwerp; Natura 2000 en Gezondheid in planstudies, minister van Verkeer en Waterstaat Camiel Eurlings
Antwoord:	Wij verwijzen naar de reactie, gegeven op de eerdere zienswijze in het kader van het MER. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11207

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	7.1 Deelrapport 4A Verkeerskundig Onderzoek pag. 10, 11, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 25, 26, 29, 42, 43, 78 4.1 Voor het wegontwerp is zo veel als mogelijk aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidende CROW-publicaties. Daar waar dit vanwege ruimtelijke inpassing maatwerk geleverd moest worden is in onderling overleg tussen de provincie en gemeenten van deze richtlijnen afgeweken. Welke afwijken zijn doorgevoerd zijn niet gemotiveerd of onderbouwd en de belangen van ons als omwonende zijn hierin niet meegewogen.
Antwoord:	In paragraaf 2.2 van het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) staat dat in principe de CROW-normen gehanteerd worden, maar dat hier van afgeweken zal worden wanneer maatwerk dat noodzakelijk maakt. In de locatiespecifieke toelichting is vervolgens per locatie een motivatie opgenomen wanneer van CROW-richtlijnen is afgeweken. De ruimtelijke inpassing van de Buitenring in zijn omgeving heeft geleid tot het mogelijk op enkele plaatsen aanpassen van horizontale of verticale boogstralen in de weg en het toepassen van grondkerende constructies. In alle gevallen echter heeft de veiligheid van de weggebruiker en van omwonenden vooropgestaan in het ontwerp. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11208

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Voor de berekeningen van de verkeersintensiteiten ic-waarden en kruispuntvormen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Regio Parkstad en voor de Tracénota/MER-UVS Buitenring is dit model verder verfijnd. Deze verfijningen hebben er voor gezorgd dat de verkeersintensiteiten en de IC-waarden opeens veel hoger zijn. Zie tabellen Startnotitie en Tracénota/MER-UVS. Er wordt naar het doel toe geredeneerd.
Antwoord:	Er is in het verleden verzocht verschillende documenten / gegevens aangaande het verkeersmodel ter beschikking te stellen, te weten: - de verkeersintensiteiten op een aantal wegen (verzoek tijdens bijeenkomst d.d. 10 februari 2010); - de invoergegevens van het gehanteerde verkeersmodel (verzoek per mail d.d. 27 april 2010); - de Technische Rapportage verkeersmodel Parkstad Limburg (verzoek per mail d.d. 30 april 2010). Aan het verzoek betreffende de Technische Rapportage (inclusief de invoergegevens) is op 19 mei 2010 voldaan. De verkeersintensiteiten zijn bij het ontwerp-Inpassingsplan ter inzage gelegd, waardoor geen verstrekking (op grond van de Wet openbaarheid van bestuur) plaats heeft hoeven vinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11209**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Aangezien de aansluiting met Duitsland er niet komt dient het verkeersmodel opnieuw aangepast te worden. Uit niets blijkt dat dit is gebeurd.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11210**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er wordt gesteld dat de totale verkeerstoename groeit ondanks de krimp. De krimp zorgt alleen op lokale wegen incidenteel voor afnamen. Uit onderzoek blijkt dat de laatste jaren geen groei van betekenis er is. Er is vaak zelfs een verlaging van de intensiteiten waarneembaar.
Antwoord:	De verkeersontwikkeling is afhankelijk van vele factoren die allemaal in een bepaalde mate en richting invloed hebben. Deze verklarende factoren bepalen samen uiteindelijk hoe de verkeersontwikkeling per saldo uitvalt. Voor het inpassingsplan van de Buitenring is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Parkstad Limburg waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van het aantal inwoners en de leeftijdsopbouw conform de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) volgens het hoge scenario. Zodoende is onder andere rekening gehouden met de vergrijzing en bevolkingskrimp. Met behulp van het verkeersmodel kan op basis van de gehanteerde uitgangspunten een verwachte verkeersontwikkeling per wegvak worden weergegeven. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11211

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Beweerd wordt dat de verkeersintensiteiten boven de 23000 voertuigen zal uitkomen. Als voorbeeld wil ik stellen het tracé tussen Nuth en de Allee: De parallelwegen Patersweg en Hommerter Allee werden nu gebruikt richting Nuth en Brunssum/Amstenrade en visa versa hebben een intensiteit van respectievelijk afgerond 14000 en 4000. Na realisatie van de BPL afgerond respectievelijk 7000 en 1400. Voor de BPL zou dat een intensiteit van 7000 + 2600 = totaal 9600 betekenen. Volgens de Provincie zou de intensiteit tussen de 28000 en 35000 uitkomen. Dit is niet verklaarbaar door de Provincie gestelde autonome groei en economische activiteiten.
Antwoord:	De verkeersintensiteiten op de Buitenring zijn niet direct te herleiden door de verkeersafname van de parallel lopende wegen bij elkaar op te tellen. De nieuwe infrastructuur krijgt een functie ter ontsluiting van de gehele regio waardoor ook verkeersstromen in de gehele regio veranderen. Het tracédeel Nuth - Allee krijgt bijvoorbeeld ook verkeersstromen te verwerken die in de bestaande situatie wellicht gebruik maken van het onderliggende wegennet van Heerlen om vanaf de N281 Brunssum te bereiken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11212

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het rapport `Toetsing op doelbereik & MKBA` wordt door 2x1 profiel, gelijkvloerse kruisingen met een snelheid van 80km/uur de intensiteiten verlaagd tussen de 20 a 30 procent. Nooit is onderbouwd of toegelicht hoe men aan de uitgangspunten voor het aantal verkeersintensiteiten is gekomen (zie voorbeeld 4.5).Volgens ons zijn deze zwaar overtrokken en zou er voldoende capaciteit zijn voor een 2x1 profiel
Antwoord:	In hoofdstuk 3 van het Verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A) is uiteengezet waarom de Buitenring in zijn geheel wordt uitgevoerd als een weg met 2X2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/h. De keuze voor dit profiel is ingegeven vanuit argumenten op het gebied van toelaatbare verkeersintensiteiten, het oplossend vermogen van het onderliggend wegennet, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst. Het grootste deel van het traject van de Buitenring overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Bij een 2x1 profiel zou een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast worden. Hierdoor zouden aantrekkelijke alternatieve routes ontstaan over het onderliggende wegennet, waarbij geen gebruik worden gemaakt van de Buitenring. Het oplossende vermogen van de Buitenring wordt hierdoor minder, met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het voorts wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving. Uitvoering van de gehele Buitenring in een 2X2 profiel is gelet op het vorenstaande gerechtvaardigd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11213

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In het rapport `Toetsing op doelbereik & MKBA` wordt gesteld dat de positieve effecten op geluid emissies en verkeersveiligheid navenant lager zijn. Volgens de Provincie zijn emissies in de toekomst nergens te hoog ook zonder BPL. Volgens de Provincie zijn de geluidseffecten in te toekomst op regionale wegen 5dB lager, want de Provincie past artikel IlOg toe bij reconstructie. De verkeersveiligheid te vergroten door aanpassingen aan het huidige wegennet is nooit onderzocht.
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11214

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tabel 3.3 geeft het effect van de BPL op voertuigen kilometrage in Parkstad Limburg en Zuid- Limburgten opzichte van de autonome situatie in 2025. Als positief effect wordt naar voren geschoven dat 8% minder voertuigkilometers worden afgelegd in de bebouwde kom. Het feit dat 23% meer buiten de bebouwde kom wordt gereden heeft een extra negatief effect op geluid, emissies en verkeersveiligheid. De toename wordt niet veroorzaakt door aangetrokken verkeer vanuit regio Aachen, aangezien de aansluiting niet doorgaat maar door de vele omrijdbewegingen.
Antwoord:	Door scheiding van de belangrijkste routes van verschillende soorten verkeer, bijvoorbeeld fietsverkeer en regionaal gemotoriseerd verkeer, neemt de verkeersveiligheid in grote delen van de regio Parkstad toe. De extra kilometers buiten de bebouwde kom worden met name op de Buitenring afgelegd. Deze weg wordt volgens de richtlijnen ontworpen om dergelijke verplaatsingen verkeersveilig af te kunnen wikkelen. Extra kilometers betekenen daardoor niet per definitie ook een verkeersonveilige situatie. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11215**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	4.9 In tabel 3.4 worden de IC-verhoudingen wegvlakken met te hoge IC-waarden in 2025 aangegeven, met en zonder BPL. Niet is onderzocht wat de IC-waarden zouden zijn als verbeteringen op het onderliggend wegennet zouden worden aangebracht. Dit is misleidend en niet objectief weergegeven en geeft de indruk dat de BPL voor meer verbeteringen dan verslechteringen zorgt. 4.10 In tabel 3.5 worden de IC-verhoudingen kruispunten in 2025 aangegeven. Niet is onderzocht wat de IC-verhoudingen kruispunten zouden zijn als aanpassingen zouden worden aangebracht. Dit is misleidend en niet objectief weergegeven en geeft de indruk dat de BPL voor meer verbeteringen dan verslechteringen zorgt. 4.11 In tabel 3.5 wordt het effect van de BPL op de reistijden tussen de afzonderlijke kernen weergegeven. Hiervoor geldt hetzelfde als hierboven. Dit is misleidend en niet objectief weergegeven en geeft de indruk dat de BPL voor meer verbeteringen dan verslechteringen zorgt.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11216**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wordt er gesuggereerd dat wachttijden voor drukke kruisingen of het onderliggend wegennet afnemen. Er komen echter 11 ongelijkvloerse kruisingen op 26 kilometer wat congestiegevoelig is. Voor de Allee en Akerstraat-Noord geldt dat de verkeersintensiteiten fors toenemen en verkeersafwikkeling zeer moeizaam, zo niet afdoende afgewikkeld kan worden.
Antwoord:	De 11 ongelijkvloerse kruisingen zijn allen doorgerekend en hebben voldoende afwikkelend vermogen om congestie te voorkomen. Over het algemeen nemen de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet af en daarmee ook de verkeersdruk op kruispunten. Op enkele toeleidende wegen richting Buitenring nemen de verkeersintensiteiten toe, hetgeen via lokale maatregelen kan worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11217**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Op pag. 30 wordt gesteld dat de kruising vormgegeven als spiraalrotonde gezien het enorme ruimtegebruik voor de BPL in geen enkele situatie een optie is. In format 5 Allee staat dat de kruispuntvorm wordt weergegeven met een verlengde spiraalrotonde. Is het ruimtegebruik opeens van ongeschikt belang
Antwoord:	Bij de ovatonde van de Allee wordt niet een enkel kruispunt vormgegeven als spiraalrotonde, maar wordt deze rotondevorm gebruikt voor het vormgeven van een gehele aansluiting. Hier is voor deze oplossing gekozen omdat een rotonde of VRI per kruisingsvlak juist een groter ruimteclaim zou hebben. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11218**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In format 23 de knelpunten van aanliggende wegvakken en kruispunten toegelicht. De kruising Patersweg/Allee wordt vormgegeven door middel van een turborotonde. Voor het fietsverkeer volgt hierdoor een onveilige situatie vooral voor schoolgaande jeugd te weten, Carbooncollege St. Jan en Emma.
Antwoord:	De oplossing voor fietsverkeer bij de turborotonde van de Patersweg met de Allee is gebaseerd op de richtlijnen van CROW. Het is wenselijk geen fietsverkeer via de turborotonde af te wikkelen, er is echter geen passend alternatief. Omleiden van de fietsroute is niet mogelijk. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11219

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tevens wordt in format 23 het wegvak Allee als overbelast beschouwd. De gemeente Schinnen wordt verzocht de snelheid te verlagen van 50 naar 30 km/uur. De doelstelling om zoveel mogelijk verkeer van de BPL gebruik te laten maken, wordt hier door de Provincie ontraden. Deze stelling is tegenstrijdig en niet nader onderbouwd of gemotiveerd.
Antwoord:	De provincie heeft voor de gemeente Schinnen inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten zijn van het verlagen van de snelheid op de Allee en Hoofdstraat. Deze maatregel is niet bedoeld ter ontmoediging van het gebruik van de Buitenring, maar ter ontmoediging van het gebruik van de Allee en de Hoofdstraat als doorgaande route. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 25% van het verkeer op de Allee valt onder doorgaand sluipverkeer (format 5, deelrapport 4a). Dit kan worden tegen gegaan door de Allee en Hoofdstraat vorm te geven als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11220

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Gezien de geluidsbelasting, emissies, verkeersstructuur en verkeersafwikkeling is nooit onderzocht of de aansluiting op de Allee beter weggelaten kan worden.
Antwoord:	De aansluiting Allee maakt een essentieel onderdeel uit van het project Buitenring, gelet op de verschillende wijken en kernen die middels deze aansluiting ontsloten worden (o.a. Amstenrade, Oirsbeek, Hoensbroek, Brunssum-west). Door het inpassen van deze aansluiting zal sprake zijn van een forse afname van verkeer op omliggende wegen zoals onder meer de Trichterweg, Patersweg, Hommerter Allee, Vaesrade en Oirsbekerweg, zo blijkt uit het verkeersmodel. Het weglaten van deze aansluiting zou weer leiden tot toename van verkeer op dit onderliggend wegennet, inclusief de bijbehorende negatieve effecten m.b.t. vekeersveiligheid en leefbaarheid, hetgeen in strijd is met de doelstellingen van de Buitenring. Dat er door de aansluiting Allee een toename van verkeersintensiteiten op de Allee plaatsvindt, is inherent aan het feit dat er een aansluiting komt. Doordat de Buitenring een aantrekkelijk alternatief biedt, trekt dit verkeer aan vanaf het onderliggend wegennet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11221

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Deelrapport 4B Bijlagen verkeerskundig onderzoek pag. 11, 12, 13,□14,15, 16□□5.1□Hierin wordt aangegeven waarom enkele aansluitvormen niet voldoen met onderliggend□cijfermateriaal. De spiraalrotonde is dynamisch gesimuleerd. Verder wordt vermeldt dat uit□die studie blijkt dat de ovatonde het verkeer kan afwikkelen wanneer deze wordt aangevuld□met een bypass vanuit Amstenrade en als aandachtspunt zijn de wachtrijen die in de□avondspits af en toe ontstaan op de verschillende toegangswegen van de ovatonde.□Het cijfermateriaal van de afwikkeling met ovatonde ontbreekt.□Verder is ook niet duidelijk of het `aandachtspunt` opgelost wordt.□De IC-waarden ontbreken, net als op welke vlakken wachtrijen ontstaan.□
Antwoord:	De dynamische studie heeft geresulteerd in filmpjes waarop te zien is op welke wijze de ovatonde kan voorzien in de verkeersafwikkeling. Van deze filmpjes is in de deelrapport 4B een screenshot opgenomen. Deze filmpjes tonen aan dat de ovatonde kan volstaan als verkeerskundige oplossing voor de aansluiting Allee.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11222

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De intensiteiten en IC-waarden op wegvakken van de aansluitende wegen is niet□vergelijkbaar als niet onderzocht is geworden of door verbeteringen en optimalisatie van het□onderliggend wegennet dezelfde waarde zou aangeven bij autonome groei.□
Antwoord:	Het bestaande wegennet heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen om de verkeersstromen adequaat te kunnen afwikkelen. Ook indien op dit bestaande wegennet capaciteitsverruimende maatregelen worden genomen, worden slechts enkele capaciteitsknelpunten opgelost. Andere knelpunten blijven bestaan, of worden verplaatst naar andere locaties op het wegennet. Het gebrek aan probleemoplossend vermogen wordt onder andere veroorzaakt door het feit dat er verkeer gebruik maakt van wegen anders dan waarvoor die wegen bedoeld zijn. □□Voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de woonkernen van de Parkstad gemeenten is het wenselijk dat regionaal doorgaand verkeer geen gebruik maakt van wegen met een lokale functie. De beperkte fysieke ruimte rond de bestaande infrastructuur biedt echter vaak niet de mogelijkheid om deze infrastructuur op te waarderen ten behoeve van een regionaal verbindende functie. Daarnaast zou het opwaarderen van bestaande lokale wegen ertoe leiden dat de verkeersdruk in de bebouwde omgeving verder zou stijgen, met alle negatieve verkeersveiligheids-, leefbaarheids- en milieueffecten van dien.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11223**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Bovenregionaal In de Startnotitie (2006) wordt voor bovenregionaal verkeer genoemd:De bovenregionale ontsluiting (richting Duitsland en Nederland) van Parkstad Limburg enNordraum Aachen is onvoldoende.In de Tracénote/MER (2008) wordt voor bovenregionaal verkeer genoemd:De bovenregionale ontsluiting (richting Duitsland en Nederland) van Parkstad Limburg enNordraum Aachen is door het ontbreken van enkele schakels onvoldoende. Het oostelijkgedeelte wordt niet ontsloten door één duidelijke en complete weg.In het Ontwerp Inpassingsplan wordt voor bovenregionaal verkeer genoemd:Hierin gaat het om verplaatsingen tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden.Tegenargument:1) De ontsluiting richting Aachen gaat niet door
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11224**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Parkstad wordt goed ontsloten door de A2, A76, A4, N281, N299en N276
Antwoord:	De A2, A76, A4 en N281 zorgen inderdaad voor een goede ontsluiting van Parkstad aan de westzijde. De N299 en N276 zorgen gedeeltelijk voor een ontsluiting van de oostzijde, maar volstaan niet in een volledige ontsluiting. De Buitenring, deels gebruik makend van de N299, zal wel zorgen voor een goede regionale ontsluiting aan de oostzijde van Regio Parkstad.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11225**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Eerst was de aansluiting richting Aachen het argument. Nu wordt het argumentgewijzigd in de omliggende gebieden.
Antwoord:	De aansluiting richting Aachen is nog steeds een belangrijke verbinding voor de Buitenring en is ook meegenomen in de onderzoeken.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11226**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	.Regionaal In de Startnotitie (2006) wordt voor regionaal verkeer genoemd:Er is sprake van een slechte of matige verkeersafwikkeling. Afbeelding 5.2 en 5.3 met ICwaarden in avondspits respectievelijk 2004 (bron: verkeersmodel Regio Parkstad Limburg)en 2025. Binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen is de regionale ontsluitingonvoldoende.In de Tracénote/MER (2008) wordt voor regionaal verkeerd genoemd:Er is sprake van een slechte of matige verkeersafwikkeling. Afbeelding 2.2 en 2.4 met ICwaarden in avondspits respectievelijk 2004 (bron: verkeersmodel Regio Parkstad Limburg)en 2025. Binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen is de regionale ontsluitingonvoldoende, wat zich uit in de lokale congestiegevoelige locaties.In het Ontwerp-Inpassingsplan wordt voor regionaal verkeer genoemd:Door de aanleg van de BPL is er een betere ontsluiting van gebieden (vooral aan deoostzijde) en heeft betrekking op de reistijd.Tegenargument:Hoewel de legenda van de afbeeldingen verschillend zijn, is toch heel erg duidelijk te zienDat voor 2004 waarvan de bron gelijk is, deze totaal verschillend zijn in het aantalwegvlakken dat IC gevoelig is. Voor de prognose van 2025 geldt hetzelfde. Voor hetOntwerp-Inpassingsplan wordt uitgegaan van foutieve informatie en input. De meestereistijdwinst ligt op het traject Nuth-Brunssum. Dit geldt echter alleen voor eenrechtstreekse verbinding van de A76. Parkstad wordt aan de westelijke zijde zelfs mindergoed ontsloten doordat vanuit deze woonkernen kilometers meer gereden moet worden omParkstad richting oostzijde te bereiken. De BPL vormt een barrière en de reistijd wordtlanger. De probleemstelling gesteld in de Startnotitie en de Tracénota/MER wordt nietopgelost door de aanleg van de BPL aangezien de aansluiting met Duitsland er niet komt. Deverkorting van reistijd wordt vreemd genoeg als nieuw argument naar voren geschoven
Antwoord:	De stelling dat uit wordt gegaan van foutieve informatie en input wordt niet door de provincie gedeeld. Voorts wordt reistijdwinst niet beschouwd als het primaire doel van de Buitenring . Reistijdwinst is echter wel een goed te meten absolute waarde om het effect van de Buitenring te meten. Met de Buitenring wordt de hiërarchische structuur van het wegennet in Parkstad verbeterd. Regionaal doorgaand verkeer wordt gestimuleerd minder van het onderliggende wegennet gebruik te maken wat ten goede komt aan de leefbaarheid in kernen. De minimale reistijdwinst draagt bij aan het bewerkstelligen van deze doelstelling. Ook economische bereikbaarheid wordt in de analyses afgeleid van reistijdwinst. Het sneller bereikbaar zijn van bedrijventerreinen via een, voor vrachtverkeer, comfortabele route is een meerwaarde van de Buitenring. De individuele reistijdwinsten van enkele minuten per reiziger lijken wellicht weinig, maar indien dit afgezet wordt tegen de vele duizenden reizigers die de verplaatsingen dagelijks maken, is toch sprake van een substantieel economisch effect.Bij de inpassing van de Buitenring is zoveel als mogelijk getracht de barrièrewerking tegen te gaan, door het omleggen van wegen, of door de huidige verbindingen ongelijkvloers te laten kruisen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11227**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Het gestelde in de zienswijze tegen de Startnotitie/ MER Aansluiting Nuth wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot verkeersafwikkeling het volgende is opgenomen:□□Bij de huidige onderbouwing ligt de nadruk op de verkeersafwikkeling op en rond de aansluiting. De autonome ontwikkeling (2025) volgens Arcadis (aangezien wij aan de uitgangspunten voor de toekomstige intensiteiten geen geloof aan hechten) laat zien dat de A76 zelf het grootste probleem is om een "normale"aansluiting zonder kilometerslange omrijdbewegingen te ontwerpen. Volgens Arcadis mag dan met alternatief 13,14 de verkeersafwikkeling op de A76 en van en naar de BPL zijn opgelost.□Dit heeft echter enorme nadelige gevolgen en effecten.□1) De verkeersintensiteiten en i/c waarden dalen miniem (minus 2% en minus3%).□2) Voor alternatief 13 en 14 wordt de Nomonorm net niet gehaald.□3) De zuidelijke parallelweg naast de BPL, zorgt voor een verzwaring van de□verkeersdruk en is congestiegevoelig.□4) De gestelde aanname dat op een groot gedeelte van het wegennet in Nuth de□intensiteiten afnemen, klopt niet omdat al het verkeer via de Horsel weer in de richting□van de kern van Nuth moet gaan.□5) De indirecte ontsluiting van het lokale verkeer en N298 vanuit Nuth wordt gezien als□minpunt. Dit minpunt is blijkbaar niet verder onderzocht. Dit minpunt heeft grote□gevolgen op de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling, sluipverkeer, verkeersdruk□op woonkernen, leefbaarheid, geluid, luchtvervuiling en natuur.□6) In de Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth wordt niets vermeld van de□kilometerslange omrijdbewegingen van verkeer uit de randgemeenten.□7) In de Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth wordt niets vermeld van de□kilometerslange omweg die je moet maken om van en naar de A76 te komen.□8) In de Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth wordt niets vermeld dat door het□omrijdcn een van de pijlers om de BPL aan te leggen namelijk doorstroming met de□daarmee behaalde tijdswinst weer teniet wordt gedaan.□9) De doelstelling van de aansluiting Nuth en van de BPL om verkeersstromen en□verkeersdruk op woonkernen te verminderen, de verkeersveiligheid te verhogen,□reistijden te verkorten, knelpunten op te lossen, sluipverkeer in woonwijken uit te□bannen, de leefbaarheid te verbeteren en natuur zoveel mogelijk te sparen, wordt niet□verwezenlijkt. Zelfs de doelstelling van verkeersafwikkeling wordt niet gehaald□*Een toename van verkeer op de provinciale weg N298 die door de kern van Nuth□loopt, met 20%. De verkeersoverlast in de woonkern oa. als argument voor de nieuwe□aansluiting vervalt hiermee.□*In de plannen moet het verkeer 4 tot 7 kilometers meer afleggen om van richting te veranderen. Nuth-Heerlen: +/- 7 km; Hoensbroek-Heerlen:+/- 7km; BPL-Heerlen:+/- 4km; A76Noord-Schinnen:+/-7km.□* Van sluiproutes zal daarom meer gebruik van gemaakt worden. Verkeer vanuit Hoensbroek en Brunssum gaat richting Ten Esschen (via Kasteel Hoensbroek of via de Akerstraat-Noord die toch al zwaar belast is en door de aanleg van de BPL toch al zwaarder wordt belast, terwijl deze volgens de Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg ontlast zou moeten worden); Verkeer vanuit Nuth gaat via Wijnansrade en Brommelen; Verkeer Schinnen gaat via Oirsbeek en Amstenrade (Deze weg wordt ook al veel zwaarder belast door de BPL).□* Transitie verkeer van Nuth naar Heerlen rijdt 3 keer langs het Industrieterrein de Horsel.□* De aansluiting door Natura 2000 en EHS gebieden loopt.□*De geluidsbelasting toeneemt in en rond de kernen van Schinnen, Nuth, Oirsbeek, Amstenrade, Hoensbroek, Wijnandsrade enz.□* De luchtvervuiling toeneemt in en rond de kernen van Schinnen, Nuth , Oirsbeek,Amstenrade, Hoensbroek, Wijnandsrade enz..□
Antwoord:	Wij verwijzen naar eerdere reacties op zienswijzen in het kader van de MER-procedure.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11228**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersstructuur In de Startnotitie (2006) wordt voor verkeersstructuur genoemd: De lokale verkeersstructuur is incompleet en in verschijningsvorm te divers. In de Tracénota/MER (2008) wordt voor verkeersstructuur genoemd: De lokale verkeersstructuur is incompleet en in verschijningsvorm te divers. In het Ontwerp-Inpassingsplan wordt voor verkeersstructuur genoemd: Het wegennet komt op weggebruikers vaak over als onsamenhangend, onoverzichtelijk en inconsistent. Tegenargument: Deze stellingname is puur subjectief en geen argument om nieuwe infrastructuur aan te leggen. Er is onvoldoende onderzoek gedaan om verbeteringen aan te brengen door aanpassingen aan het bestaande wegennet. Aangezien de gemiddelde verplaatsing slechts 7,5 km bedraagt (bron: mobiliteitsmonitor provincie Limburg), zal deze toch hiervan enkele kilometers over het lokale wegennet moeten gebruik maken om zijn bestemming te bereiken. Doordat de ring om Parkstad heen wordt gelegd moet er meer gereden worden om tot zijn bestemming te komen (Deelrapport 4A pag.24). De verkeersstructuur wordt nu naar voren geschoven als hoofddoel.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11229

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onderliggende wegennet Op minder dan 10 meter van mijn achtertuin zal in de ochtendspits ongeveer 4500 en in de avondspits ongeveer 5000 voertuigen op de BPL rijden. Op de afrit respectievelijk ochtend- en avondspits tussen 750 -1500 en 1500 - 2500 voertuigen. Op de toerit richting Nuth respectievelijk ochtend- en avondspits tussen de 1500 - 2500 en 1500-2500 voertuigen. Met zicht op de ovatonde en de Allee (een scherm van 2 meter belemmert geen zicht): Op de ovatonde respectievelijk ochtend- en avondspits tussen 750 - 5000 en 2500 - 5000 voertuigen. Op de Allee vanuit richting Heerlen respectievelijk ochtend en avondspits ongeveer 3500 - 4200 voertuigen. Op de Allee vanuit richting Amstenrade respectievelijk ochtend- en avondspits tussen 750 -1500 en 1500 - 2500 voertuigen. Deze gegevens betekenen dat de verkeersafwikkeling zeer moeizaam zal verlopen. Dit betekent vooral in de ochtend- en avondspits veel geluidshinder en sterk verhoogde emissies. Mede doordat de ovatonde verhoogd wordt aangelegd zal de geluidsbelasting en emissies vanuit de Allee nog sterk toenemen. Een onaanvaardbare leefsituatie ontstaat zeer zeker in de ochtend- en avondspits.
Antwoord:	De bewering dat de verkeersafwikkeling zeer moeizaam zal verlopen wordt door de provincie niet gedeeld. Alle ontwerpen van de kruispunten zijn aan de hand van software voor zowel de avond- als de ochtendspits getoetst op verkeersafwikkeling. Hieruit blijkt dat de capaciteit van deze kruispunten voldoende is. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11230

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 15): Ruimtelijke ontwikkelingen dicht bij de N281/A76 zijn aantrekkelijk vanuit bereikbaarheidsoogpunt in tegenstelling tot ontwikkeling rondom Brunssum, Landgraaf en Kerkrade die relatief verder van deze weg rijn gelegen. Vanuit ruimtelijk ordeningsoogpunt zijn echter juist rondom deze plaatsen de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen gepland waardoor dit conflicteert met de huidige verkeersstructuur. Vanuit een goede ruimtelijke ordening kan dit een argument zijn om infrastructuur aan te leggen.
Antwoord:	Juist door de Buitenring wordt de ontsluiting van de oostelijke flank van Parkstad sterk verbeterd. Deze is noodzakelijk om de oostelijk geplande ruimtelijke ontwikkelingen te bedienen en om overlast van het onderliggende wegennet te beperken. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11231

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 15): De verkeersafwikkeling in Parkstad Limburg geeft in het bijzonder rondom Heerlen knelpunten. Het betreft hier onder andere aansluitingen met de N281 t`n de aansluiting A76-Nuth. BPL lost dit probleem toch niet op.`
Antwoord:	De BPL beoogt niet voor alle knelpunten een oplossing te bieden. Voor de specifieke situatie van de aansluitingen met de N281 wordt minimaal een verlichting van de verkeersdruk verwacht. Dit heeft te maken met het feit dat voor een deel van het verkeer op Heerlens grondgebied een alternatief wordt aangeboden door middel van de Buitenring. Door de realisatie van de aansluiting Nuth met de A76 wordt het aantal huidige aansluitpunten op de snelweg (twee halve aansluitingen met Nuth en de aansluiting Schinnen) teruggebracht van drie naar één. Dit verminderde aantal aansluiting betekent tevens dat de congestiekans op de A76 eveneens wordt verminderd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11232

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 19): In paragraaf 3.2 worden enkele opmerkingen over de verkeersstructuur gemaakt:Er ontbreekt een doorgaande verbinding tussen Aachen en de zuidoostzijde van Parkstad Limburg. Hij is er inderdaad niet, maar de vraag is of hij nodig is.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11233**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Keuze voor soorten aansluitingen Wij maken bezwaar tegen de aansluiting Nuth, die een negatief effect heeft op geluid, emissies, natuur en milieu. Door deze aansluiting wordt het probleem van de hoge verkeersintensiteiten op de A76 niet opgelost, maar vergroot. Door deze aansluiting zal het onderliggend wegennet meer belast worden. De beoogde tijdwinst wordt teniet gedaan door de omrijdbewegingen en de VRI geschakelde turboplein. Tevens heeft de regio bij minister Eurlings aangegeven niet voor deze aansluiting te kiezen.
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht. In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid. Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11234**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeersmodel De inzet van een statisch model voor de onderbouwing van BPL is logisch. Hoofdstuk 5 van de Tracénota, met vele kruispuntberekeningen met behulp van OMNI-X, is zeer goed opgezet. Bij het verdere ontwerp van de kruispunten is een dynamisch verkeersmodel beter om de kruispuntbeiekeningen uit te voeren, omdat dit ook de terugslageffecten van files mee kan nemen. Dit wordt ook geconstateerd in de paragrafen Leemten in kennis en informatie in Hoofstuk 63. Over het algemeen is hoofdstuk 2 goed en volledig opgezet. De indeling van de tijdsperiodes4 is prima. Bij de indeling van vervoerwijzen (personenauto, middelzwaar vracht, zwaar vracht) zijn aparte HB-matrices gehanteerd. Dit vergroot de kwaliteit van het model. De reismotieven5 zijn goed gekozen. Een capaciteitsafhankelijke toedeling voor de spitsmodellen van de personenauto`s, inclusief kruispuntmodellering is goed. Voor de restdag/etmaal is een alles of niets toedeling gehanteerd. Dit is helder. Voor Brunssum, Heerlen, Kerkrade en Landgraaf is het wegennet uit het oude verkeersmodel als basis genomen en vervolgens verder verfijnd zodat het logisch aansluit bij de gebiedsindeling. De gemeente Nuth, Onderbanken, Simpelveld en Voerendaal waren nog niet opgenomen in het oude verkeersmodel. Het wegennet voor deze gemeenten is overgenomen uit het Nationaal WegenBestand (NWB) en vervolgens iets grover gemaakt. In het NWB zijn alle wegen opgenomen. Zoals op pagina 7 van het achtergronddocument is aangegeven is het Regiomodel Parkstad enkele malen aangepast omdat de uitkomsten te zeer verschilden van de uitkomsten van het Duitse verkeersmodel. Het is niet bekend welke wijzigingen zijn doorgevoerd. Een onderzoek van de Technische rapportage behorend bij het gehanteerde model zou hier mogelijk soelaas bieden. Er kunnen twee kanttekeningen gemaakt worden: " Op pagina 8 wordt gesteld dat rekening is gehouden met de "demografische voorsprong" van Parkstad Limburg. Gedoeld wordt waarschijnlijk op de dalende bevolking en het dalende aantal huishoudens in de regio. In hoeverre hier rekening mee is gehouden is niet duidelijk.
Antwoord:	Er wordt met "demografische voorsprong" gedoeld op de krimp waar Parkstad Limburg "mee voorop loopt" ten opzichte van andere regio`s in Nederland. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is het verkeersmodel Parkstad Limburg aangepast. In het verkeersmodel Parkstad Limburg zoals gehanteerd voor het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg zijn als uitgangspunt de inwonersaantallen en de leeftijdsopbouw volgens de Etil bevolkingsprognose 2008-2040 (januari 2008) conform het hoge scenario gehanteerd. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11235**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Onduidelijk is voorts wat op pagina 9 bedoeld wordt met `zoveel mogelijk aansluiten` bij NRM Limburg
Antwoord:	Het NRM en het verkeersmodel Parkstad Limburg zijn beide verkeersmodellen maar deze verschillen onder andere qua schaalniveau en zijn daarom niet zonder meer te vergelijken. Het verkeersmodel Parkstad Limburg is specifiek voor de regio Parkstad Limburg ontwikkeld om uitspraken te doen over de verkeersontwikkeling op het gemeentelijke en stadsregionale wegennet. Het is daarbij onder andere van belang te beschikken over een verkeersmodel waarin het netwerk en de gebiedsindeling voldoende gedetailleerd zijn opgenomen. Het NRM is met name bedoeld voor het hoofdwegennet en de aansluitingen daarop en is onvoldoende geschikt om op het detailniveau van stadsregionale en gemeentelijke wegen in Parkstad uitspraken te doen. Gelet op de doelstellingen van de Buitenring en de interactie met het gemeentelijke wegennet die daarbij een rol speelt, is voor de Buitenring Parkstad Limburg het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruikt. Ten behoeve van de ontwikkeling van het verkeersmodel Parkstad Limburg is voor bepaalde onderdelen gebruik gemaakt van gegevens uit het NRM met als doel het verkeersmodel Parkstad Limburg zo veel mogelijk op het NRM af te stemmen. Rijkswaterstaat heeft als beheerder van het NRM de goedkeuring gegeven voor het gebruik van het verkeersmodel Parkstad Limburg als basis voor de bepaling van de verkeers- en milieueffecten van de aansluiting Nuth, waarbij Rijkswaterstaat ook heeft gekeken naar de afstemming tussen beide modellen. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11236**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 10): Hier wordt gesteld: Verder geldt dat de BPL en B258n alternatieven zijn ingebracht en doorgerekend in het verkeersmodel, maar dat nog niet mogelijk hieraan gerelateerde ontwikkelingen (bijvoorbeeld aanpassen van snelheidsregimes op het onderliggend wegennet) zijn meegenomen. Moet dit niet gebeuren?
Antwoord:	In het kader van de eerder genoemde aanpassing van het verkeersmodel Parkstad Limburg zijn de verkeersnetwerken samen met de gemeenten bekeken en aanpassingen in de verkeersnetwerken doorgevoerd. Alleen die aanpassingen zijn doorgevoerd waarvan zeker is dat ze de daadwerkelijke situatie simuleren na aanleg van de Buitenring. Maatregelen op het onderliggend wegennet waarover nog geen besluit genomen is zijn daarom ook niet meegenomen in het verkeersmodel.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11237**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 23): Daarnaast zijn er lokale knelpunten die met het gehanteerde verkeersmodel niet in beeld kunnen worden gebracht. Het onderliggende wegennet lijkt niet goed aan te sluiten op het gehanteerde model. Ook op pagina 63 wordt (onder Leemten in kennis en informatie) stilgestaan bij een beperking van het statische model. Wat zijn de verdere beperkingen van het model
Antwoord:	Elk verkeersmodel heeft bepaalde toepassingsdoeleinden en beperkingen. Daarom bestaan er ook veel verschillende verkeersmodellen. Wij zijn van oordeel dat het verkeersmodel Parkstad Limburg een geschikt instrument is voor de toepassing in het kader van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Daarnaast wijzen wij erop dat naast het verkeersmodel Parkstad Limburg nog andere instrumenten zijn gebruikt voor de verkeersberekeningen (bijv. voor de kruispuntberekeningen).□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11238**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Tijdens het doorlopen van de tekst vielen de volgende zaken nog op (blz 84): Het streven van de provincie is, om in combinatie met mobiliteitsmanagement, het (lokale) verkeer in de stedelijke agglomeraties te reduceren met ongeveer 5 %. In het verkeersmodel dat is gebruikt is geen rekening gehouden met deze reductie. Waarom niet? Het probleem zou dus 5% kleiner zijn.
Antwoord:	Met het verkeersmodel dat gehanteerd is voor de onderbouwing van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg is een prognose van de op de Buitenring Parkstad Limburg te verwachten verkeerintensiteit gemaakt. Deze prognose is afhankelijk van vele factoren, waaronder de sociaal-economische, ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast wordt de omvang van het toekomstige verkeer ook bepaald door de te verwachten autonome mobiliteitsontwikkeling. Deze autonome mobiliteitsontwikkeling wordt bepaald door factoren zoals huishoudensverdunning en welvaartontwikkeling, maar ook door beleidsmatige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals bijvoorbeeld de prijsontwikkeling van het openbaar vervoer in vergelijking met de prijsontwikkeling voor de auto. De autonome mobiliteitsontwikkeling kan niet rechtstreeks met het verkeersmodel Parkstad Limburg bepaald worden. Daarom is de autonome mobiliteitsontwikkeling, waarmee in het verkeersmodel Parkstad Limburg rekening is gehouden, gebaseerd op gegevens uit het NRM dat als multimodaal verkeersmodel hierin voorziet. □In het onderzoek "Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA" (ECORYS) wordt verder op basis van het doorlopen van de Ladder van Verdaas geconcludeerd dat de voor de Buitenring Parkstad Limburg van toepassing zijnde combinatie van maatregelen de meest adequate aanpak lijkt om de geschetste problemen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11239**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wegontwerpen De optimalisatie Allee is niet uitgevoerd zoals ze is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. De Allee wordt alsnog 2 meter verhoogd. De BPL wordt niet 6 meter verdiept. De kosten van de beoogde optimalisatie zou 5,4 miljoen bedragen. Toelichting en motivatie ontbreken. Of het gereserveerde geld (50% Provincie, 50% Gemeente) hiervoor benut is, is niet toegelicht of gemotiveerd
Antwoord:	De verhoging van de Allee met 2 meter komt voort uit het feit dat het maaiveld daar ter plaatse 2 meter lager ligt dan de omgeving. Als de Allee niet wordt opgehoogd, zou het ontwerp van de Buitenring verlaagd moeten worden. Het verlagen van de Buitenring met 2 meter zou de ligging over een grotere lengte onnodig diep maken en tot hogere kosten leiden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11240**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	In 4C zijn de tekeningen onduidelijk en onzorgvuldig zoals eerder ook al door de Mer- Commissie is opgemerkt. Volgens Arcadis volgt er nog een nadere uitwerking van de randen van het plan. De aslijn is bevroren, dus er kunnen nog wijzigingen volgen. Er is geen dwarsdoorsnede, geen duidelijkheid over de hoogteligging en/of verloop van de toe- en afritten. De ligging en hoogteverloop van het fietspad ter hoogte van de Allee. Het verloop van het hoogteverschil van de Allee is niet toegevoegd.
Antwoord:	Inmiddels zijn, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, dwarsprofielen opgenomen op de verbeelding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel gegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11241**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Verkeerskundig probleem□ARAG heeft Accent adviseurs gevraagd een korte scan uit te voeren van het document Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N - Achtergronddocument Verkeer □Accent komt tot de conclusie dat minder vergaande maatregelen niet of nauwelijks lijken te zijn overwogen, dat maatregelen, waarvan een positief effect mag worden verwacht, niet zijn meegenomen, maar dat de beschrijving van het gehanteerde verkeersmodel aannemelijk maakt dat dit op een gedegen en professionele manier is gebeurd.
Antwoord:	In plaats van het realiseren van een nieuwe stroomweg wordt vaak gedacht dat een nulplusalternatief ook invulling zou kunnen geven aan de gestelde doelen waaraan de Buitenring moet beantwoorden. Dit alternatief zou bestaan uit (nieuwe) doorstromingsmaatregelen op het bestaande wegennet in de omgeving van de geplande buitenring. Met een nulplusalternatief worden doorstromingsproblemen op meerdere locaties weliswaar opgelost, maar op enkele locaties wordt echter het knelpunt geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving. Gevolg hiervan is dat hier vervolgens ook weer een capaciteitsprobleem ontstaat. Per saldo is er in die gevallen dus geen sprake van een adequate oplossing. Bovendien worden de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluitingen op de N281 en op de Binnenring (incl. aansluiting Beersdalweg) daarmee niet opgelost. □□Een dergelijk nulplusalternatief zou dus alleen effectief kunnen zijn, indien dit alternatief wordt uitgebreid met meerdere capaciteitsverhogende maatregelen op de (kruisingen van de) Binnenring én de N281 en indien oplossingen worden gevonden voor de verschoven knelpunten. Dit zal leiden tot hogere kosten voor het nulplusalternatief, waardoor niet meer wordt voldaan aan de uitgangspunten van een nulplusalternatief, zijnde een combinatie van een aantal kleine maatregelen en beperkte investeringen. □□Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. □□Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11248**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fouten/ onjuistheden met betrekking tot onderbouwing voor aanleg Ha a r lemmermeeraansluiting: Effecten bereikbaarheid: wordt slechts" licht "positief beoordeeld. In de tabel wordt een + vermeld. Effecten geluid: hier wordt de geluidsbelasting vergeleken met een kwart klaverblad op hoogte en er wordt geen vergelijk gemaakt met en kwart klaverblad op maaiveldligging. De geluidsbelasting voor de bewoners van van Hovell tot Westerfl ierhof wordt groter. Effecten lucht: Door het smallere profiel van de (Haarlemmermeer)aansluiting zal ten aanzien van de concentraties luchtverontreinigende stoffen er een "licht` positief effect optreden. In de tabel wordt hier een O vermeld. Dit is onjuist zie effecten sociale aspecten. Effecten sociale effecten: De vermelde afstand ter plaatse van de aansluiting op de Akerstraat- Noord ligt op ongeveer 35 meter van de woningen. Voor de afrit van de Haarlemmermeeraansluiting heeft men al plusminus 12 meter van onze achtertuin nodig. Van enkele andere woningen wordt ook een gedeelte van de tuin onteigend. Over een lengte van plusminus 200 meter loopt de afrit direct langs de tuinen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen neemt toe voor de bewoners, terwijl de afstand tot de woningen in Brunssum met het kwart klaverblad veel groter is.
Antwoord:	- Met een enkele + wordt inderdaad een licht positief effect aangeduid. ++ is positief en +++ duidt op een zeer positief effect. - In het geluidsmodel is t.b.v. gerekend met een Haarlemmermeeraansluiting en niet met een kwart klaverblad zoals in deze zienswijze wordt gesuggereerd. - De voorgestelde oplossing is in vergelijking met de referentiesituatie effect neutraal. De verschillen tussen beide alternatieven zijn zo klein dat de effecten voor luchtverontreiniging verwaarloosbaar zijn. - De afstand tot de woningen is bij een kwart klaverblad wel iets groter, maar ook hier geldt dat de effecten voor luchtverontreiniging verwaarloosbaar zijn. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11249

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Fouten /onjuistheden diepteligging Akerstraat-Noord/Allee:□In Deel A-1 Hoofdnota-Noord pag.47 (zie bijlage) wordt gesproken over een verhoogde□aanleg van 2 meter van de Akerstraat-Noord/Allee en dat de BPL 4 meter diep wordt□aangelegd.□In Deel Cl Variantenstudie-Noord pag. 25 (zie bijlage) wordt gesproken over een□maaiveldhoogteligging van de Akerstraat-Noord.□Per meter verdieping betekent een verbreding van het dwarsprofiel met drie meter. In dit□geval wordt het dwarsprofiel 6 meter breder.□Ontbreken van Omni-X berekening kruispunt Buitenring -Akerstraat-Noord:□Er ontbreekt de Omni-X berekening met de Haarlemmermeeraansluiting. In het□Achtergronddocument Verkeer pag. 45 en pag. 46 (zie bijlage) is enkel de Omni-X□berekening met een kwart klaverblad. De I/C - waarden zijn niet onderzocht. Deze zullen□afwijken van de berekende Omni-X. Bij de Haarlemmermeeraansluiting zal tevens rekening□gehouden moeten worden met de schoolgaande jeugd.□
Antwoord:	- In de perioden tussen de publicaties van verschillende documenten zijn diverse kleine veranderingen doorgevoerd waardoor het mogelijk is dat de verschillende documenten bepaalde situaties verschillend beschrijven. De situatie zoals beschreven in het ontwerp-inpassingsplan is de laatste stand van zaken. De Buitenring wordt ter hoogte van de Allee dus 4 meter verdiept aangelegd en de Allee wordt daarom 2 meter verhoogd.□- Op deze locatie zou een verdere verdieping van 2 meter niet per definitie een verbreding van het dwarsprofiel met 6 meter betekenen. Door de aanleg van de benodigde toe- en afrit worden bij de aansluiting Allee stijle wand constructies toegepast. Dit is tevens de reden waarom een 6 meter verdiepte Buitenring op deze locatie zorgt voor onevenredige verhoging van kosten ten opzichte van een 4 meter verdiepte Buitenring.□- In deelrapport 4a en deelrapport 4b van het inpassingsplan zijn alle relevante berekeningen weergegeven die zijn gebruikt voor de afweging voor de aansluiting van de Allee op de Buitenring. Deze berekeningen geven ook inzicht in de verzadigingsgraden (vergelijkbaar met IC waarden) van de verschillende wegvakken.□- Voor de schoolgaande jeugd is naast de ovatonde een fietsbrug in de plannen opgenomen.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11253

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Omgevingsplan□Deelrapport 9 Omgevingsplan (uitwerkingproject Allee, 49)□8.1□De Allee is een van de drie uitwerkingsprojecten. De uitwerking van de uitwerkingsprojecten□zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met alle betrokken partners, zoals gemeenten en□grondeigenaren.□De begrenzing loopt direct achter onze tuin. Op dit moment is niet duidelijk hoe de□daadwerkelijke uitvoering hiermee gaat uitzien.□
Antwoord:	In overleg met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed is afgesproken dat om de zichtlijnen rond het beschermde dorpsgezicht Amstenrade in stand te houden de agrarische omgeving open en vrij van hoge beplanting wordt gehouden. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11254**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De 8 meter hoge lichtmasten die langs de op en afritten geplaatst worden veroorzaken lichtverstoring.
Antwoord:	We kennen in Nederland geen specifieke regelgeving ter voorkoming van lichthinder in ruimtelijke plannen. Desondanks zal bij de uitwerking van het plan aandacht worden besteed aan het zoveel mogelijk voorkomen van hinder door licht of verlichting. In het plan zal op een aantal wijzen verlichting en mogelijke hinder daarvan een rol spelen: - openbare verlichting van de weg - hinder door verlichting van voertuigen Aan de verlichting van voertuigen waaraan eisen zijn gesteld op gronden van verkeersveiligheid, is logischerwijze geen directe aanpassing mogelijk. Wel zijn aanpassingen van het wegontwerp en periferie (bv. afschermingen of afschermende objecten dan wel ruimtelijk ontwerp) mogelijk om hier het ontstaan van hinder zoveel mogelijk te voorkomen. De effecten van openbare verlichting binnen het plan op de natuur zal zoveel mogelijk worden beperkt door verlichting enkel daar toe te passen waar dit vanuit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is. Dit verhoudt zich ook tot het streven naar beperking vanuit energie- en duurzaamheidoptiek en het voorkomen van lichtvervuiling. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid en sociale veiligheid zal waar noodzakelijk openbare verlichting worden aangebracht. De feitelijke situering van de verlichtingspunten is momenteel nog geen onderdeel van dit inpassingsplan. Hiertoe wordt ten behoeve van de civieltechnische uitwerking een verlichtingsplan opgesteld. Feit is wel dat met de verlichting van de weg, zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de directe (woon)omgeving uit het oogpunt van het voorkomen van hinder. Het uiteindelijke wegontwerp inclusief verlichtingsplan is te zijner tijd op te vragen en/of in te zien. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11255**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De richtingsborden bij de afritten zorgen voor horizonvervuiling
Antwoord:	In het overleg met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed is aandacht gevraagd voor de inrichting van de aansluiting en de verdere uitwerking voor het wegmeubilair en de bebording. Afgesproken is dat ook bij deze uitwerking de openheid zo veel mogelijk in stand zal moeten blijven. Daar waar afscheidingen noodzakelijk zijn - bijvoorbeeld lussen de rijweg en het fietspad - zouden hagen moeten worden toegepast. Verkeersborden en bewegwijzering zullen zodanig worden ingepast dat ze onze referentie de waarden van het gezicht niet verstoren. Dit geldt vooral nabij de bebouwing van het kasteel. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11256**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	De exacte locaties van de lichtmasten en richtingsborden is niet vastgesteld of anders niet vermeld.
Antwoord:	De exacte locatie van lichtmasten en richtingborden is inderdaad nog niet vastgesteld. Eerst bij de uitwerking van het wegontwerp zal de locatie daarvan worden bepaald. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11257**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijk is of er geluidwerende voorzieningen worden geplaatst op en rond de ovatonde.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de (voorkeurs)grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen. Bij de meeste woningen kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken zijn hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld. Geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat vanwege geluid.Ter plaatse van de kruising BPL en Allee waar een Ovatonde is gepland is onderzocht welke maatregelen (bron en overdracht) getroffen kunnen worden voorzowel de BPL als de Allee.Ten aanzien van de BPL worden ter hoogte van de Allee navolgende maatregelen voorgesteld:- bronmaatregel dunne deklagen B - overdrachtsmaatregel scherm Ten aanzien van de Allee worden navolgende maatregelen voorgesteld:- bronmaatregel dunne deklagen B op de Allee- bronmaatregel SMA op de ovatondeVoorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11258**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Kosten en kostendekking/economische uitvoerbaarheid□Bron: Gewijzigde Basisrapportage Buitenring Parkstad bespreekstuk,□Maastricht 30 juni 2010□De volgende risico`s zijn niet opgenomen volgens de RISMAN methoden:□1) Gebiedsontwikkeling levert niet voldoende op□Op dit moment is nog niet onderbouwd of de gebiedsontwikkeling deze € 15 miljoen□daadwerkelijk oplevert. Gevolg hiervan kan zijn dat er een gat in het taakstellend□budget wordt geslagen.□2) Risicosubsidies/Rijksbijdragen worden niet verleend□Bij het Rijk staat een aanvraag voor € 15 miljoen als bijdrage in de meerkosten van de□optimalisatie open. Het risico is dat er geen volledige dekking voor de optimalisatie□ontstaat.□3) Geen medewerking betrokken partijen inzake vergunningen□Dit levert vertraging en hogere kosten op.□4) Geen medewerking betrokken partijen inzake kabels en leidingen□Dit levert vertraging en hogere kosten op.□De financiering is nog niet gedekt al wil bijlage 4 dat wel suggereren.□□Het gestelde in de zienswijze tegen de Startnotitie/ MER Aansluiting Nuth wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot kosten aansluiting Nuth het volgende is opgenomen:□Bron: voortgangsrapportage afdeling infraprojecten 2e kwartaal 2009 □Geraamde kosten aansluiting Nuth: De voorkeursvariant bedraagt €77 miljoen terwijl er□slechts een budget is van €50 miljoen. Wie is verantwoordelijk voor de bijdrage van de□meerkosten van 54% zijnde €27 miljoen. Een plan uitwerken zonder dat het vereiste budget□aanwezig is, is onlogisch en onzinnig. In de Startnotitie Tracenota/MER aansluiting Nuth□staat over een kostenraming, laat staan over een enorme kostenoverschrijding van het budget,□niets vermeld. Dit getuigt van een misleiding richting burgers.□
Antwoord:	De provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is. In hoofdstuk 9 van de toelichting op het Inpassingsplan is uiteen gezet dat naast de provincie en de Parkstadgemeenten het Rijk en de Minister van Verkeer en Waterstaat bij zullen dragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn inmiddels subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar kan worden geacht.□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11260**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Algemeen□Het gestelde in de zienswijze tegen de Startnotitie/ MER Aansluiting Nuth wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot het ontbreken van informatie het volgende is opgenomen:□□In de Startnotitie Tracenota/MER Aansluiting Nuth ontbreekt cruciale informatie.□1) De wettelijke gevolgen van het feit dat het tracé gedeeltelijk buiten het corridor valt.□2) Alle onderzochte alternatieven zijn vergezeld van een extreem kleine geografische kaart. De alternatieven 13, 14 hadden op z`n minst vergezeld kunnen zijn met een grotere kaart en met een plattegrond met schaalaanduiding. Door het ontbreken hiervan is moeilijk, zo niet onmogelijk, een goed beeld te krijgen van het tracé zonder een mondelijke toelichting. De kilometerlange omrijdbewegingen van de nieuwe aansluiting, welke als negatief beoordeeld mag worden, wordt (bewust) achterwege□gelaten.□3) Alle onderzochte alternatieven zijn niet voorzien van een toelichting van de rijrichtingen van de verkeerstromen, zowel niet schriftelijk als via een kaartbijlage.□Door het ontbreken hiervan is moeilijk, zo niet onmogelijk, een goed beeld te krijgen van het tracé zonder een mondelijke toelichting. Dit had eenvoudig gekund door een kleur per rijrichting aan te geven. De kilometerlange omrijdbewegingen van de nieuwe aansluiting, welke als negatief beoordeeld mag worden, wordt (bewust) achterwege gelaten.□4) De twee aansluitvarianten op de BPL zijn andere dan die onderzocht is in de Tracenota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg. Op z`n minst zou vermeld kunnen worden dat de eerder onderzochte aansluiting in de Tracenota/MER-UVS komt te vervallen.□5) Ook niet is in kaart gebracht of omschreven hoe het verkeer vanuit Nuth en de randgemeenten van het lokale en/of provinciale wegennet gebruik gaat maken op grotere afstand gezien van de directe aansluiting op de A76 en de aansluit variant.□Conclusie:□Een startnotitie moet alle informatie bevatten om zonder mondelijke toelichting hierover□een goede en duidelijke zienswijze in te dienen. Hier is de Provincie Limburg niet in□geslaagd.□□b. Procedure en processen□Het gestelde in de zienswijze tegen het Tracénota/ MER-UVS wordt onverkort van kracht verklaard, waarin met betrekking tot wettelijke regels het volgende is opgenomen:□Is de procedure gevolgd volgens de wettelijke regels ?:□I)In de Tracénota/MER-UVS is niet de juiste situatietekening van het voorkeurstracé (alt 1.2)□met de juiste (Haarlemmermeer)aansluiting toegevoegd. Evenals de kaart met mitigerende□maatregelen en geluidsbelastingkaarten.□2)Achtergrondinformatie Verkeer pag. 11 (zie bijlage): Alle aansluitingen van de nieuwe□Buitenring en de daarmee gepaarde omleggingen/afsluitingen/nieuwe aantakkingen zijn□conform de ontwerpen. Sinds 8 november zijn deze definitief en niet meer gewijzigd. De□Haarlemmermeeraansluiting is later toegevoegd. De op 19 juni toegevoegde tekening van een□variant dateert van 07/05/08. De Haarlemmermeeraansluiting wordt pas uitgewerkt in het□Inpassingsplan.□3)Deel A-I Hoofdnota-Noord pag.13,16 (zie bijlage): Na fase 9 Provinciaal Inpassingsplan□staat niet de juiste procedure vermeld. Op het Inpassingsplan is nog inspraak mogelijk.□□c. Inpassingsplan□Regels: artikel 2 wijze van meten□De uitmeetbepaling zoals vermeld onder 2.5 heeft op onze locatie grote gevolgen indien□deze zouden worden toegepast.□Subjectief is namelijk wat ervaren wordt als negatieve gevolgen voor de omgeving.□
Antwoord:	In de “bestuurlijke afwegingsnotitie voorkeursalternatief aansluiting Nuth” is de (totstandkoming van de) keuze voor het voorkeurstracé voor de aansluiting Nuth als volgt toegelicht.□□In de startnotitie voor het MER aansluiting Nuth zijn 14 alternatieven onderzocht op hun verkeerskundige functionaliteit, ontwerptechnische haalbaarheid en fysieke inpasbaarheid.□Uit de analyse bleek dat alleen alternatief 13 en 14 realistische oplossingen voor de□aansluiting Nuth zijn. Deze alternatieven, en 4 nieuwe alternatieven die zijn ingebracht tijdens de inspraakperiode, zijn daarom in de Tracénota/MER (TN/MER) nader onderzocht. Mede op grond van de inspraakreacties heeft de Commissie in haar advies-richtlijnen twee belangrijke aandachtspunten geformuleerd. Deze adviesrichtlijnen zijn door Gedeputeerde Staten ongewijzigd overgenomen. □□Op basis van de resultaten uit de TN/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief□bepaald. Het voorkeursalternatief is gelijk aan het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het MMA scoorde op diverse onderdelen beter dan Alternatief 14, het enige reële alternatief dat overbleef na bestudering in de TN/MER van de diverse (nieuw ingebrachte) alternatieven. Het MMA zorgt voor minder geluid, heeft een betere verkeersafwikkeling, is beter voor de natuur, past beter in het landschap en zorgt voor minder ruimtebeslag. Naast deze aspecten zijn ook het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang. Voorts is gebleken dat als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken, het MMA goedkoper uitvalt dan

alternatief 14.

In de Richtlijnen is gevraagd om ook alternatieven buiten de corridor, die mogelijk minder impact op Natura 2000-gebieden hebben, te onderzoeken. Daarom zijn in deze paragraaf alternatieven voor de mogelijke aansluiting van de BPL (ter hoogte van Vaesrade) op de A76 onderzocht. Bij de analyse naar de mogelijkheden voor een alternatieve aansluiting is enerzijds gekeken naar mogelijkheden voor een aansluiting tussen de huidige aansluiting Nuth en de aansluiting Schinnen (noordelijke corridor). Anderzijds is gezocht naar mogelijkheden ten zuiden van de huidige aansluiting Nuth (zuidelijke corridor) Het gebied aan de noordzijde van de de huidige aansluiting Nuth is door zijn hoge natuurlijke en landschappelijke waarde conflictrijker dan de oorspronkelijke POL-corridor. Een noordelijke corridor vormt geen beter alternatief ten opzichte van de oorspronkelijke POL-corridor. Op basis van een globale milieubeoordeling in de TN/MER aansluiting Nuth is ook een zuidelijke corridor ten opzichte van de oorspronkelijke POL-corridor geen zinvol alternatief. Bovendien is deze zuidelijke corridor mede door het reliëf (de Schurenberg is 99 m +NAP) zeer moeilijk inpasbaar en is het inpassen zeer kostbaar. De oorspronkelijke POL-corridor heeft de minst nadelige gevolgen op het milieu en voldoet aan de doelstellingen en scope van het project. In het Inpassingsplan wordt voor een beperkt deel afgeweken van deze corridor om een goede aansluiting op de A76 te crëeeren. Sinds oktober 2008 is de provincie Limburg verantwoordelijk voor het realiseren van een nieuwe aansluiting Nuth, in aansluiting op de werkzaamheden voor de BPL. Voor oktober 2008 was Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de nieuwe aansluiting Nuth op de A76. De aansluiting zelf is daarom in 2001 niet in de POL-corridor opgenomen. Om de nodige flexibiliteit te waarborgen in het Inpassingsplan is er bewust voor gekozen om een uitmeetbepaling op te nemen. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. De uitmeetbepaling is met name bedoeld indien voor of tijdens de uitvoering van de wijziging blijkt dat de maatvoering of situering, zoals opgenomen in het wegaanpassingsbesluit, in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Het opgenomen afwegingskader ‘dat het geen negatieve gevolgen voor de omgeving met zich mee mag brengen’ dient bij de afweging meegenomen te worden. Bij elke concrete situatie zal er een belangenafweging plaatsvinden. Het genoemde uitgangspunt biedt een handvat bij de afweging. Meer gedetailleerde, algemeen geldende, regels voor toetsing zijn niet noodzakelijk om te geven. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01628-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11261

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	De plaats van de geluidswerende voorziening is niet ingetekend op detail. Verschuiving kan nadelige gevolgen hebben o.a. door ligging fietspad
Antwoord:	Bij de inpassing van het BPL is gestreefd naar het beperken van de geluidshinder. In het akoestisch onderzoek zijn de BPL en het gewijzigde onderliggende wegennet onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van BPL. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden: 1. bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt 2. overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen. Bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen is het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder toegepast. In het kader van deze regeling wordt het budget uitgedrukt in reductiepunten en de benodigde investeringen voor een maatregel in maatregelpunten. Op basis van het akoestisch onderzoek zijn specifieke aanduidingen in de verbeelding opgenomen voor de geluidschermen. De geluidschermen kunnen uitsluitend worden verschoven mits er een binnenplanse ontheffing wordt verleend. Een toetsingskader hierbij is dat de geluidbelasting niet verslechtert. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11269**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De te verwachten tijdwinst is bij deze korte verplaatsingen nihil
Antwoord:	Ten aanzien van de reistijden kan geconcludeerd worden dat op meerdere relaties het nulplusalternatief leidt tot een afname van de reistijd, maar dat op andere wegvakken er door nieuwe en/of een verplaatsing van knelpunten, weer sprake is van een toename aan reistijd. Per saldo is de conclusie dan ook dat de totale reistijd (in minuten) in het nulplusalternatief nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van de autonome situatie, waardoor geen sprake is van een verbetering van de bereikbaarheid. Bij het alternatief met Buitenring nemen de reistijden wel duidelijk en substantieel af. Recent is in opdracht van de Provincie Limburg nogmaals onderzoek verricht naar het nulplusalternatief. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport `Verkeerskundig effecten van een nulplusalternatief voor de Buitenring Parkstad Limburg` DHV 2010. Geconcludeerd wordt dat het nulplusalternatief de grootste knelpunten in de regio, zoals de aansluiting N281 daarmee niet worden opgelost. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11270**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Er is een diversiteit aan verschijningsvormen (aantal rijstroken per richting), kruispuntvormen en snelheidsregimes. Reden hiervoor is dat de wegen in beheer zijn bij verschillende wegbeheerders. Ook dit is waar, maar het is de vraag of het erg is,en of het een argument is voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.
Antwoord:	Volgens de gedachte van een Duurzaam Veilig wegennet is het Nederlandse verkeersbeleid er op gericht om de wegen volgens éénduidig vastgestelde richtlijnen vorm te geven. Dit komt ten goede aan de herkenbaarheid en logica voor de gebruiker, wat leidt tot positieve effecten voor de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling. De diversiteit aan verschijningsvormen doet geen recht aan dit voorgestane beleid. Een éénduidig vormgegeven Buitenring komt hier wel aan tegemoet. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11271**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	De ruimtelijke structuur van de verbinding tussen knooppunt Hopel en de Keulseweg (N281) is kwalitatief onvoldoende. Alleen via het gemeentelijke wegennet kan de N281 en de A76 vanaf knooppunt Hopel bereikt worden. Dit kan waar zijn maar het is de vraag of het een probleem is dat opgelost wordt door de aanleg van een randweg aan de noordkant van Parkstad
Antwoord:	Ten eerste dient gesteld te worden dat de BPL niet alleen aan de noord- maar ook aan de oost- en zuidzijde komt te liggen. Mogelijk zal niet alle verkeer dat naar de A76 en N281 wil rijden voor de BPL kiezen. Een deel zal er voor blijven kiezen om via het onderliggend wegennet te rijden, ondanks de omslachtige verbinding. Echter zal de BPL voor het verkeer dat vanaf De Hopel richting de aansluiting Nuth of aansluiting Avantis naar de A76 of de N281 wil rijden, een goed alternatief bieden vanwege de directe en snelle verbinding. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01628-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11273**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De verkeerintensiteit van de 2x2 baansweg is in de ochtend- en avondspits ook het hoogst. De Omni-X berekening met een kwart klaverblad aansluiting op de Akerstraat-Noord/Allee (bijlage: Achtergronddocument Verkeer pag. 45,46) laat zien dat de I/C waarden hoog zijn, aangezien de Omni-X met een Haarlemmermeer aansluiting ontbreekt in het Achtergronddocument Verkeer. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de schoolgaande jeugd richting de twee locaties van het Carbooncollege zijnde locatie St. Jan (Hoensbroek) en locatie Emma (Brunssum), die gebruik moet maken van een veilige oversteek en dus voor de nodige stagnatie van het snelrijdend verkeer zullen veroorzaken. Hierbij is ook geen rekening gehouden met de interactie van het nabij gelegen kruispunt Akerstraat-Noord/Trichterweg/Patersweg. Dit kruispunt is in 2007 geherstructureerd naar aanleiding van een ongeval met dodelijk afloop van een scholiere. Deze herstructurering heeft ervoor geleid dat er de doorstroming van het snelrijdend verkeer enorm stagneert uit alle vier de rijrichtingen. De woningen aan het oostelijke gedeelte van van Hovell tot Westerflierhof worden dan van drie kanten ingesloten door stagnerend verkeer. Dit veroorzaakt stankoverlast (luchtvervuiling) en brengt gezondheidsrisico`s met zich mee. Bij kruispunten van snelwegen met het onderliggende wegennet dient voor stikstofdioxide een dubbeltelling (bijlage: Deel B-1 Onderbouwing-Noord pag. 59).
Antwoord:	De kruisingen bij een Haarlemmermeeraansluiting zijn wel degelijk doorgerekend en zijn weergegeven in deelrapport 4b bijlage verkeerskundig onderzoek. In bijlage 3 is de afweging van de aansluiting Allee weergegeven. De fietsers passeren de Buitenring aan de westzijde ongelijkvloers in twee richtingen. De Patersweg wordt gelijkvloers gekruist. De fietsoversteek passeert vanwege verkeersveiligheidsoverwegingen de nabij gelegen turborotonde uit de voorrang. Er zal vanwege de aanwezigheid van de Turborotonde geen sprake zijn van stagnatie en wachtende voortuigen waardoor stankoverlast en luchtvervuiling wordt beperkt. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01629-BDR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11135**

Indienercategorie:	Bedrijven
Indiener:	Arvalis namens VOF Reumkens , Akkerweg 5A 6441LG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Cliënt exploiteert daar een paardenbedrijf en daarnaast heeft cliënt circa 60 stuks vleesvee, fouragehandel en biedt dagbesteding en een beschermde woonvorm aan via een samenwerkingsverband met Mondriaan Zorggroep. Cliënt is toeleverancier van vlees voor Slow Food Limburg. De hoofdtak van cliënt bestaat uit de paardenopfok. Het bedrijf omvat 60 hengsten en 30 merries. Nieuwe weg tussen Doenrade en Brunssum het nummer N276 kreeg, welke tot dan toe behoorde tot de weg van Doenrade naar Heerlen. De N581 loopt voor een groot gedeelte door de bebouwde kom. De grote drukte op de weg, welke een hoofdverkeersader is tussen Parkstad en Sittard was begin jaren `90 een reden om een omleiding te realiseren. Tussen Doenrade en Brunssum werd de hoofdverkeersstroom verlegd naar een nieuwe weg, welke nu genummerd is als N276. Inzake de N276 is er destijds voor de betreffende locatie grond ingeleverd ten behoeve van circa 15 hectare bos en wandelwegen. Cliënt wordt getroffen door een aantal hectares grond in te leveren. Voor de grond welke aan het bedrijf wordt ontrokken zijn er tot dusver geen alternatieven beschikbaar. Cliënt wil dat er rekening wordt gehouden met mogelijke compensatie voor verlies van benodigde grond voor zijn bedrijfsactiviteiten. Indien cliënt over minder grond kan beschikken houdt dit in dat het inkomen en vermogen na de planologische ingreep zeker niet gelijk blijft. De bedrijfsactiviteiten moeten praktisch- en economisch verantwoord zijn. Vanuit de huidige bedrijfssituatie zijn de weides goed bereikbaar (ook met de aanwezige tunnel) en liggen als een aaneengesloten blok met geplaatste afrasteringen en aanwezige drinkwatervoorzieningen om de bedrijfsgebouwen (loopstallen e.d.). Via de huidige bedrijfssituatie kunnen de paarden vrij makkelijk/praktisch naar de omliggende weides en tevens kan er op deze manier goed toezicht worden uitgeoefend. De huidige activiteiten omtrent paardenopfok vereisen een bepaalde oppervlakte aan beschikbare grond. Hiervoor is voor onze cliënt het bestaande grondareaal een minimaal vereiste. Het huidige pachtcontract van cliënt met de gravin van Amstenrade bestaat uit 44 hectare grond. Van deze hoeveelheid grond is 40 hectare benodigd voor de paardenopfok en het overige gedeelte is essentieel als uitloop voor de pensionklanten. Cliënt beschikt over een regulier pachtcontract met de gravin. Voorgaande zekerheid is van belang voor een gezonde bedrijfsvoering waarbij voldoende continuïteit wordt gewaarborgd. Het genoemde pachtcontract is in deze een zekerheidsrecht ten aanzien van het gehele bedrijfsconcept. Door het concept Inpassingsplan verdwijnt er circa 8 hectare, zie bijgevoegde tekening. De weilanden die overblijven met doorkruising van de nieuw aan te leggen weg, Buitenring, zijn dan niet meer bruikbaar voor de paardenopfok. Het is voor cliënt van belang dat men over een aaneengesloten blok grond met een goede ontsluiting en drinkwatervoorzieningen blijft beschikken zonder hiervoor hectares in te leveren. Cliënt wil geen slechte verkaveling door het Inpassingsplan Buitenring verkrijgen, cliënt wil en moet een rendabel bedrijf kunnen blijven exploiteren. Het bestaande grondareaal is sowieso benodigd om te kunnen blijven voortbestaan. De zekerheid voor wat betreft de toekomstige beschikbare grond is noodzakelijk om de paardenhouderij economisch rendabel te houden. Indien cliënt grond moet inleveren betekent dit automatisch dat hij het aantal paarden moet gaan reduceren waardoor de continuïteit in het gedrang komt omdat het minder inkomsten oplevert. Onder verwijzing van bovenstaande is cliënt van mening dat de plannen in de huidige vorm voor hen niet acceptabel zijn. Namens cliënt verzoek ik u hierbij dan ook om bij het vaststellen van de plannen en het nemen van besluiten in dit kader, rekening te houden met de namens cliënt ingediende zienswijze zodanig dat hieraan tegemoet wordt gekomen. Cliënt wil dat er aandacht wordt besteed aan de aspecten geluid en fijnstof. Er dient goed onderzocht te worden wat ten aanzien van geluid, fijnstof en overige schadelijke stoffen die in de lucht kunnen komen de mogelijke effecten/nieuwe aantasting op de omgeving (paarden en gewassen) kunnen zijn. Onvoldoende duidelijk is wat het effect is op (jonge) paarden die ter plekke vooral gras eten. Wat doet voorgaande met de kwaliteit van de paarden en de gezondheidsstatus?
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm). Door de komst van de Buitenring worden de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet overschreden. Op basis daarvan kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Wij zijn ons ervan bewust dat de realisering van de Buitenring zal leiden tot beëindiging van de economische activiteiten van indiener op de huidige locatie. De provincie acht echter het grote maatschappelijke belang bij realisering van de Buitenring zwaarwegender dan het belang van indiener bij voortzetting van het huidige gebruik. Voor de realisering van de Buitenring is circa 8 ha grond benodigd die door indiener wordt gepacht. De provincie streeft de minnelijke verwerving na van deze gronden. Hierover is reeds uitgebreid onderhandeld met de eigenaar. Daarbij is de afspraak gemaakt dat de eigenaar de gronden vrij van pacht zal opleveren. Dit betekent dat de eigenaar nog afspraken zal maken over de beëindiging van de pachtovereenkomst met indiener en de daarbij horende schadeloosstelling en/of vervangende pachtgronden. Voortzetting van het bedrijf op de huidige locatie is in het laatste geval mogelijk. Mocht onverhoopt minnelijke verwerving vrij van pacht niet mogelijk blijken, dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. Ook indiener zal in dat geval een volledige schadeloosstelling ontvangen voor de beeindiging van de pachtovereenkomst. Ook de eventuele negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering op het overblijvende komen voor vergoeding in aanmerking. Uitgangspunt is dat indiener in een vergelijkbare inkomens- en vermogenspostitie wordt gebracht. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01630-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11138**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Accon AVM namens A`Campo , Groeneweg 10 6441LL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De heer A`Campo is op de Groeneweg 10 woonachtig in een bijzondere carréhoeve, het Rijks- en provinciaal monument de "Onderste Hof. Deze maakt onderdeel uit van een cultuurhistorisch waardevol complex rond de Merkel beekerstraat, de Kloosterstraat en de Groeneweg met meerdere Rijksmonumenten waaronder ook de Lourdesgrot, het praalgraf van Baron de Negri en de Clemenskerk. Samen met de zuidwestelijk gelegen monumentale carréboerderij "Bovenste Hor, en de omringende landerijen in het Merkelbekerbeekdal, is de "Onderste Hof` sedert eeuwen een in landschappelijk en cultuurhistorisch opzicht karakteristiek en beeldbepalend erfgoed van de gemeente Brunssum. De heer A`Campo exploiteert op de "Onderste Hof` een akkerbouwbedrijf gespecialiseerd in de teelt en verwerking van eigen aardappelen, granen en uien. Deze worden geteeld op de hoog productieve akkerbouwgrond (46,40 ha) behorende bij de boerderij, zie kaartbeeld (bijlage 1). De ambachtelijke productie en verwerking tot verse frieten is in zijn geheel afgestemd op de eigen lokale aardappel van de "Onderste Hof`. In het productieproces staat de aanvoer van deze eigen aardappels garant voor de hoge en constante kwaliteit frieten, die de klanten, de fritures in de directe omgeving, al decennia lang afnemen en waar zij op rekenen. Door de teelt op eigen grond, nabij de bedrijfslocatie, kan deze hoge en constante kwaliteit worden gewaarborgd. Onze clièn̈t heeft in 2008 reeds zijn zienswijze kenbaar gemaakt naar aanleiding van de presentatie van de Tracénota/MER/UVS en hel Bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé (bijlage 2). In genoemde zienswijze is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor; 1. de streek- en grondgebonden aardappelproductie van het bedrijf in relatie tot de voor de BPL benodigde gronden en verminderde exploitatiecapaciteit; 2. de aantasting van de eigen woon- en leefomgeving en de daarmee gepaard gaande waardevermindering van de onroerende zaken. 3 de (landschappelijke) aantasting van het cultuurhistorisch waardevol complex waar de "Onderste Hof" deel van uitmaakt. Cliën̈t doet zijn destijds geuite bezwaren tegen de aanleg van de BPL op het voorliggende tracé gestand. Met de provincie is cliën̈t in overleg over de wijze waarop de beschikbaarheid van de hoogproductieve en beregenbare akkerbouwgrond gegarandeerd en gecompenseerd kan worden.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Antwoord ad 1. Wij zijn ons ervan bewust dat het voorliggende Inpassingsplan voor omwonenden en belanghebbenden in de directe nabijheid van de Buitenring verschillende gevolgen kan hebben. Bij de uitwerking van de weg worden nadelige effecten zoveel mogelijk beperkt of gecompenseerd. De (pacht-)gronden van Indiener die zijn benodigd voor de realisering van de Buitenring zullen minnelijk worden verworven tegen een volledige schadeloosstelling. Hiertoe hebben aankopers van de provincie onderhandelingen gevoerd met Indiener en zijn aanbiedingen gedaan. Voor de realisering van de BPL zijn circa 11.8 ha nodig van de door indiener gepachte gronden. De provincie streeft de minnelijke verwerving na van deze gronden. Mocht de minnelijke verwerving niet mogelijk zijn dan zal de provincie het onteigeningsinstrument inzetten. De onteigening zou geschieden tegen een volledige schadeloosstelling. In dit kader is ook met indiener gesproken over de beëindiging van zijn pachtovereenkomst en de aan hem toekomende volledige schadeloosstelling. Inmiddels hebben deze onderhandelingen geresulteerd in overeenstemming. Met de aan indiener uit te keren schadeloosstelling wordt hij in staat gesteld om vervangende grond van de provincie te verwerven. Hierdoor is de continuïteit van zijn bedrijf gewaarborgd. Antwoord ad 2. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade

dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□Antwoord ad 3.□Het monument de Onderste Hof wordt door de aanleg van de Buitenring niet aangetast. Het trace van de Buitenring is ter hoogte van Brunssum zo dicht mogelijk op de bebouwingsgrens van de kern geprojecteerd. Hiermee wordt het dal van de Merkelbekerbeek zoveel mogelijk ontzien. Als gevolg van deze keuze ligt de Buitenring op een afstand van ruim 100 meter van de Onderste Hof. Voorts ligt de Buitenring ter hoogte van de Onderste Hof ingesneden, waardoor impact van de Buitenring op ruimtelijke kwaliteit van de Onderste Hof beperkt blijft. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01630-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11139

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Accon AVM namens A`Campo , Groeneweg 10 6441LL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Nu het technisch plan/ ontwerp gereed is, wordt zichtbaar op welke wijze de Buitenring,□op minder dan 100 meter van de "Onderste Hor, gestalte zal gaan krijgen.□Ten opzichte van het ontwerp uit de Tracénota/ MER is sprake van een (verdiepte)□maaiveld ligging van de Buitenring aan weerszijden van de Merkelbekerstraat.Deze aanpassing maakt het mogelijk om de weg en het verkeer op een meer natuurlijke□wijze in het landschap op te nemen (Ontwerp Inpassingsplan, noodzakelijk ruimtebeslag□t.b.v. wegontwerp km6.400-km 8.100, tekeningnummerO4.versie 1.0). Geconstateerd□wordt echter dat de Buitenring nu aan de dalzijde afwisselend ingesneden, op□maaiveldhoogte, weer ingesneden en weer op maaiveldhoogte ligt.□Om de aantasting van de belevingswaarde van dit landschappelijk waardevolle en weinig□verstoorde dal van de Merkelbekerbeek verder te beperken, dient naar de mening van□cliënt daar waar de weg tussen de heuvels op maaiveld hoogte loopt, over de gehete□lengte sprake te zijn van een begroeid grondlichaam. Dit grondlichaam komt tussen de□twee heuvels te liggen en verbindt de twee heuvels tot één groene lijn. Hierdoor wordt de□weg vanuit het dal aan het zicht ontrokken. Ook voor het aan de noordzijde hoger□gelegen landschap. In het omgevingsplan (Deelrapport 9 Omgevingsplan behorende bij□het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, hfdst 7, blz 87, alinea 2) wordt zichtbaar□dat aan de zuidzijde van de Buitenring een transparant geluidwerend scherm van 4 meter□hoog geplaatst zal gaan worden, Dit scherm, dat een extra verstoring van het landschap□oplevert, wordt door de aanleg van de grondwal samen met de weg aan het zicht□ontrokken.□Daarnaast doet het grondlichaam dienst als geluidsbarrière en wordt het licht van het□verkeer richting het beekdal tegengehouden (denk aan de kerkuil, vleermuis). Door de□hogere ligging van Brunssum kijken de bewoners gewoon over het grondlichaam heen.□Om het beeld, de beleving en samenhang van het beekdallandschap in tact te houden,□dient de BPL zodoende aan de open dalzijde over de gehele lengte van een begroeid□grondlichaam te worden voorzien. In bijlage 3 is inzichtelijk gemaakt waar naar de mening□van onze cliënt deze maatregel over een lengte van 275 meter en mei een breedte van□60 meter moet worden uitgevoerd.□
Antwoord:	Karakteristiek voor het relief van de beekdalhelling van de merkelbekerbeek is juist de afwissing van ruggen en droogdalen die haaks op de richting van het beekdal staan. De Merkelbekerstraat volgt het trace van een droogdal. Met de toepassing van de voorgestelde grondwal van 60 meter breed en 275 meter land wordt dit karakter aangetast. Voorts weegt het ruimtebeslag van bijna 2 hectare niet op tegen de zichtbaarheid van de buitenring. Gekozen is voor de toepassing van een transparent scherm om de verstoring van het landschappelijke beeld ter plaatse zoveel mogelijk te beperken.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01630-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11140**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Accon AVM namens A`Campo , Groeneweg 10 6441LL te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	De aanleg betekent ook een forse aantasting van de leefkwaliteit van het gebied en de directe woonomgeving van onze cliënt. Met name als gevolg van geluidsoverlast, een verslechtering van de luchtkwaliteit en veiligheid, een beperktere bereikbaarheid van Brunssum, visuele barrièrewerking en horizonvervuiling, wordt de leefbaarheid aangetast. Ter toelichting op het hiervoor gestelde m.b,t. de geluidsoverlast geldt dat sprake is van een forse toename van de geluidsoverlast. Momenteel is sprake van een heersende belasting op de Groeneweg 10 van circa 37 dB. Na aanleg van de BPL en de toepassing van bronmaatregelen neemt deze toe tot circa 47 dB (grenswaarde is 48 dB), en gecumuleerd 51 dB. Zoals uit het vorenstaande blijkt, heeft cliënt grote belangen bij de ongestoorde voortzetting van zowel het bedrijf als de woon- en leefsituatie op deze locatie. Door de dreigende aantasting van het monumentale en landschappelijk waardevolle karakter van zijn gronden en gebouwen za! de economische waarde ervan in belangrijke mate dalen.Mocht overleg met de provincie Limburg op de voor cliënt cruciale aspecten niet naar zijn tevredenheid worden afgerond, dan ziet cliënt zich genoodzaakt om zijn bezwaren tegen het ontwerp inpassingsplan en de 1e en 2* aanvulling TN/MER gestand te doen. Bovendien zal cliënt zodra de omstandigheden daartoe de mogelijkheid bieden, een verzoek tot schadevergoeding indienen. Hij zal zowel een verzoek om planschadevergoeding indienen als een verzoek om schadevergoeding op basis van nadeelcompensatie Tevens verzoeken wij u namens cliënt over te gaan tot vergoeding van de kosten die verband houden met de inschakeling van juridische en deskundige bijstand in verband met de procedures inzake het Inpassingsplan Buitenring Parkstad en de 1e en 2e aanvulling MER. Indien daartoe gelegenheid wordt geboden, wordt graag gebruik gemaakt van de mogelijkheid om deze zienswijze mondeling nader toe te lichten. Wij gaan ervan uit dat wij tijdig op de hoogte worden gehouden van het verdere verloop van de procedure. A i Met vriendelijke
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01632-PEB-AN1MER

Subzienswijze: 11267

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh J.M.N., Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Tracé, ruimtebeslag en kabels&leidingen
Zienswijze:	Structuurvisie Parkstad Limburg planMER eindconcept 5 februari 2009 punt 8.4.2 projectgebieden/ 8.5 conclusie/ 9.1 thema`s/ 9.2 projectgebieden In de door de Provincie gegeven reactie (zie bijlage) op de Structuurvisie ontbreekt een totale tegenstellingname die de onjuistheid zou aangeven van de negatieve gevolgen van de aanleg van de BPL en de aansluiting Nuth zoals is omschreven in de Structuurvisie. De gegevens die vermeld staan in deTracenotaMER/UVS Buitenring Parkstad Limburg blijken dus onjuist te zijn.
Antwoord:	In tegenstelling tot wat reclamant aangeeft is de betreffende reactie van de provincie geen reactie op het PlanMER en de daarin beschreven effecten van de Structuurvisie Parkstad Limburg (inclusief BPL). Het betreft de reactie van de provincie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Structuurvisie Parkstad Limburg die voorafgaand aan het PlanMER is opgesteld en voor advies aan onder andere de provincie is opgestuurd. De provincie adviseert in haar reactie gebruik te maken van de resultaten van de Tracénota/MER-UVS BPL. Er is dan ook geen sprake van dat de gegevens uit de Tracénota/MER-UVS BPL onjuist zouden zijn. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01633-OVW-PIPBPL

Subzienswijze: 11274

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Köhler nms Land NRW H., Stadttor 1 40219 te Düsseldorf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Ich rege an, zu beachten, dass endgültige Sicherheit über die Realisierung der B 258 n erst nach Abschluss eines mehrjahrigen Planungsverfahrens nach BundesfernstraRengesetz herrscht. Die Planung der B 258 n befindet sich in einem sehrfrühen Stadium. Erst nach dem Abschluss des mehrstufigen und mehrjahrigen Planungsverfahrens kann abschliefcend über die Realisierung entschieden werden: Unter anderem wird zurzeit gemeinsam mit den Niederlanden ein neues Verkehrsmodell entwickelt. Mit ersten Ergebnissen ist voraussichtlich im Frühjahr 2011 zu rechnen. Erst mit dieser Datengrundlage kann die erforderliche Verkehrsuntersuchung durchgeführt und das Linienbestimmungsverfahren eingeleitet werden, in dem Varianten der B 258 n abgewogen werden. Wenn das Ergebnis der Linienbestimmung vorliegt, kann das Planfeststellungsverfahren beginnen, dessen Ergebnis sowohl positiv als auch negativ ausfallen kann. Erst ein positiv abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren schafft die endgültige Planungssicherheit für die B 258 n. lm Anschluss daran wird die Finanzierungsfrage geklart. Der gesamte Prozess kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01634-OVW-PIPBPL**

Subzienswijze: **11276**

Indienercategorie:	Overheden
Indiener:	Kreis Heinsberg , Valkenburgerstrasse 45 52525 te Heinsberg
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Die Vernetzung der beiden FFH-Gebiete Brunssumerheide mit der Teverener Heide durch die Errichtung einer Grünbrücke wird ausdrücklich begrüfit. Es besteht grundsatzlich die Möglichkeit, auf deutscher Seite Ausgleichsmatënahmen umzusetzen. Hierzu ist das Einvernehmen mit der Unteren Landschaftsbehörde herzustellen.
Antwoord:	De natuurlijke kenmerken van de Teverener Heide worden door de BPL niet aangetast en de compensatieopgave kan volledig in Nederland plaatsvinden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01636-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11278**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kremers- Linckens M. .W. .H., Agatha-Gracht 22 6465AS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	Verhoging normen geluidsoverlast is onaanvaarbaar, gezien de nieuwem situatie 2x2 rijbanen autoweg, + 2 rijstroken ventweg. Mondelinge zienswijze: bijlage 2 stelt mij niet in staat de geluidsbelasting op mijn woning af te leiden.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01638-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11279**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Martens-Kleijnen H.M.L.A., Alexander-Eik 12 6465AX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygetshoven naar het brui n steen kolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Burtenring Parkstad Limburg door Provincie. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01639-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11280**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gruhn W., Grachterstraat 109 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij deze delen wij U de volgende zienswijze mede betreft de geluidsoverlast. Wij zijn van mening dat door de geluidsoverlast die er nu al is, nog meer geluidsoverlsat gaat komen. Dit blijkt ook uit bijlage 2 die wij ter inzage ontvangen hebben. Door deze geluidsoverlast wordt ons woon en leefgenot zo danig aangetast dat wij niet meer prettig kunnen wonen en leven. Wij krijgen minder rust, dus ook minder nachtrust .Dat zal op den duur schade aan onze gezondheid aanrichten.. Slechter slapen betekend dat men op den duur minder energie krijgt en vlugger vatbaar is voor ziektes. Verder kunnen we het vergeten dat men rustig in onze achtertuin kan zitten en genieten. Het woongenot wordt immers aangetast door het verkeer en het betreffende geluid wat hierdoor wordt veroorzaakt. Wat wil men hier aan doen ? Op deze vraag had ik graag een antwoord. Wij hebben reeds eerder een zienswijze ingediend met onze bezwaren tegen de aanleg van de Buitenring.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01640-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11287**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Huijnen J.M.P., Grasweide 20 6467AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/HWG . Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. Daarnaast heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve Herzogenrath(Nievelsteiner Zandwerke) . Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor mij dat een vierbaans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief beïnvloedt. Ik pleit daarom tegen de voorgestelde aanleg van buitenring Parkstad Limburg door Provincie Limburg.□□De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die zeer regelmatig laag over de gemeente Kerkrade vliegen, hetgeen voor de nodige geluidsoverlast zorgt.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01641-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11288**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen W. .M., Burgemeester Franssenstraat 52 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW.Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke). dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01642-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11291**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kokkelkorn en S Scholten J., Burgemeester Franssenstraat 64 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat.□Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner□Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01643-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11305**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kuypers M.G.J., Vloedsgraaf l a 6365EN te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij deze teken ik weer bezwaar aan tegen de aansluiting A 76 en Buitenring het gaat hierbij om de geluidsoverlast als gevolg van de aansluiting op de A 76 en de buitenring dat ik hierdoor gaan ondervinden.(betreft woning Vloedsgraaf 2) Ook wordt de bereikbaarheid van en naar ons bedrijf slechter omdat wij te maken hebben met langzaam verkeer o.a. landbouwwerktuigen.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01644-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11293**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brendel M., Vogelzankweg 22 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een□specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10Azou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden,doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals□opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□□Mijn visie met betrekking tot geluid;□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename In een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alteen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de□Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrektegegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomenacties wel gerechtvaardigd zijn.Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gangvan zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de

geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01646-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11301**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Elteren J.G., Vogelzankweg 14 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een□specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet□vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd).□Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden,doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer□verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de□verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoalsopgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet incombinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de□Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In

Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01647-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11308**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Smeets J.E.H., Vogelzankweg 38 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling,waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar eenspecifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`: 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapporten bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogetzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Mijn woning is niet als zodanig genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg - waaronder niet mijn adres - heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd, ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Immers, voor de adressen aan de Vogelzankweg, waarvoor wel een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, is sprake van dezelfde toename van het aantal verkeersbewegingen als ter plekke van mijn woning, waarvoor u geen hogere grenswaarde vast stelt. Zijdelings wil ik overigens opmerken dat naar mijn mening het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie

liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01648-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11312**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ijkema G.C., Voorstraat 18 6432CB te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het toezenden aan eenieder die een zienswijze BPL heeft ingediend van de bijlage 2 "Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" bevestigt mijns inziens voor de zoveelste keer dat in dit "grootse"project te overhaast gehandeld wordt met mogelijk desastreuze gevolgen: een weg die mogelijk (in mijn opinie zeker te weten, maar ik wil toch positief blijven meedenken) volstrekt nutteloos en pure verkwisting is en dat in deze barre tijden. Onderzoeken moeten nog verricht worden, omissies enz. maken duidelijk dat een pas op de plaats wellicht veel verstandiger zou zijn geweest. En uit het toegezonden destilleer ik dat alweer de overdadige herrie geproduceerd door de AWACS toestellen van vliegveld Geilenkirchen weer niet meegenomen worden in de gebruikte rekenmodellen. En derhalve getuigt het van weinig empathie door de Gedeputeerde met de meer dan 40.000 personen□die door deze toestellen ernstige hinder ondervinden. Terwijl ook in de afgelopen weken weer gebleken is dat ook de Raad van State deze door de AWACS ontstane herrie (en vergeet even niet de uitstoot) onrechtmatig vindt en dat er minutieus moet worden omgegaan met projecten die ook lawaai en uitstoot veroorzaken. Dus al met al een dikke onvoldoende voor de doordrammers, die coüte que coüte deze weg er willen hebben liggen! Procedureel klopt m.i. onder andere ook deze reageertermtjn niet, normaliter staat hier zes weken voor. Plus en dit lijkt me veel erger: zouden mensen die geen zienswijze hebben ingediend en alsnog wetende van deze informatie zij het alsnog zouden hebben gedaan, zeker als bovengenoemde wordt meegenomen? Mij lijkt in ieder geval dat dit niet bevorderlijk is voor het vertrouwen in de rechtsgang in Nederland. Ook is het ongepast om voor bewoners, bijvoorbeeld die in Brunssum-Noord, die al zoveel overlast ondervinden van de AWAC`s, om daar nog eens doodleuk nog eens hogere geluidswaarden voor hun huizen overheen te kiepen, dit grenst toch aan onfatsoen. Tip: doe als in het project Windpark Noordoostpolder, waarbij de minister van Economische zaken van voren af aan is begonnen, dus wacht eerst alle onderzoeken af of misschien nog wel verstandiger blaas het geheel af en ga eens kijken wat er werkelijk aan de hand is en handel dan naar eer en geweten. Maar dan wel eerlijk naar eer en geweten!
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01649-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11326**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Voncken en A.M.H.H. Voncken-Storcken H.O.R., John Erkensstraat 2 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	Wij merken op dat uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen niet te achterhalen valt op welke locatie het betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegeven. Bovendien is in de bijlage meermaals een maximiumsnelheid van 50 km/ uur opgenomen. Dit terwijl het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg enkel uitgaat van 100 km/ uur-autobaanswegen Ook hierover ontbreekt elke toelichting. Deze bijlage is, wederom, een voorbeeld van hoe ondoorzichtig de Provincie te werk gaat bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Dit is in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn verkeersgegevens opgenomen van de Buitenring, maar ook van de te wijzigen wegen die deel uit maken van het onderliggend wegennet en onderliggende wegen die relevant zijn in verband met cumulatie van geluid. Voor de Buitenring geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur, maar op andere wegen gelden andere snelheden. Dit is de reden waarom in de tabel ook andere snelheden zijn opgenomen dan de snelheid van de Buitenring zelf. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01650-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11314**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meens A., Vogelzankweg 36 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand□document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document□opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling,□waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een□specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de□`toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet□vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen□wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee□wegvaknummers gehanteerd).□Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals□opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet incombinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.`De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het□akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Mijn woning is niet als zodanig genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg - waaronder niet mijn adres - heeft u□vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd, ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Immers, voor de adressen aan de Vogelzankweg, waarvoor wel een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, is sprake van dezelfde toename van het aantal□verkeersbewegingen als ter plekke van mijn woning, waarvoor u geen hogere□grenswaarde vast stelt. Zijdelings wil ik overigens opmerken dat naar mijn mening het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen□betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen

nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01652-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11322**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lentz J.M.V., Vogelzankweg 34 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`: 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoendeis gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40.Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Mijn woning is niet als zodanig genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg - waaronder niet mijn adres - heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd, ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Immers, voor de adressen aan de Vogelzankweg, waarvoor wel een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, is sprake van dezelfde toename van het aantal verkeersbewegingen als ter plekke van mijn woning, waarvoor u geen hogere grenswaarde vast stelt. Zijdelings wil ik overigens opmerken dat naar mijn mening het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking

behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01653-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11329**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Loyens Loeff advocaten namens avantis , Postbus 2686 3000CW te Rotterdam
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij besluit d.d. 15 juni 2010 heeft uw College het ontwerp inpassingsplan Buitenring Parkstad□Limburg ("Inpassingsplan`) vastgesteld. Daarbij zijn diverse documenten ter inzage gelegd.□Bij brief d.d. 3 augustus 2010 berichtte uw College ons dat ten onrechte Bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek niet volledig was. Concreet betekende één en ander dat de verkeersgegevens (gedateerd 30 juli 2010) die ten grondslag lagen aan de akoestische berekeningen, ontbraken bij de ter inzage gelegde stukken. Als gemachtigden van cliënte Grensoverschrijdend Bedrijventerrein/ Grenzüberschrettendes Gewerbegebiet Aachen-Heerlen N.V., h.o.d.n. Avarrtis ("Avantis"), zond uw College ons een afschrift van het desbetreffende ontbrekende document. Tevens stelde uw College ons in de gelegenheid om gedurende vier weken - in aanvulling op de eerder namens Avantis ingediende zienswijze - een nader gemotiveerde zienswijze in te dienen met betrekking tot het voornoemde document. Van deze gelegenheid maken wij thans graag gebruik.□I. Verkeersgegevens□1.1 In haar zienswijze d.d. 28 juli 2010, merkte Avantis reeds op dat in het Inpassingsplan is vermeld dat het Landesbetrieb Strassenbau Nordrhein-Westfalen voornemens zou zijn de Duitse weg B258 door te trekken naar de Buitenring Parkstad Limburg, de zogenaamde B258 Neu. Daarbij merkt het Inpassingsplan weliswaar op dat de exacte locatie en vormgeving van de aansluiting van de B258 Neu op de Burtenring Parkstad Limburg nog moet worden onderzocht, maar uw College gaat niettemin in uw planvorming uit van een dergelijke aansluiting van de B258 Neu op de Buitennng□Parkstad Limburg.□1.2 Voorop dient te worden gesteld dat in het licht van de uitspraak van de Afdeling□bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 21 september 2006, uw College een dergelijke onzekere toekomstige gebeurtenis niet in haar planvorming had mogen betrekken.`□1.3 Immers, niet alleen heeft Stadt Aachen zich een fel tegenstander getoond van deze weg, maar ook ovehgens bestaat in Duitsland groot verzet tegen de 8256 Neu en de Buitennng Parkstad Limburg. In het licht daarvan is burtengewoon twijfelachtig of de B258 Neu ooit zal worden gerealiseerd, maar in ieder geval lijkt zeker dat deze weg niet op de in Duitsland alom verguisde Buitennng Parkstad Limburg zal aansluiten.2□1.4 Eén en ander betekent bovendien dat de verkeersintensiterten op de Buitennng Parkstad Limburg (en in het bijzonder op de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis) veel hoger zullen zijn dan thans is voorgesteld. Immers, het verkeer van/naar Aachen en de omliggende gemeenten zal via de A4/A76 en de N281 de Burtenring Parkstad Limburg (blijven) bereiken en aldus noodzakelijkerwijs gebruik (blijven) maken van rotonde bij Bedrijvenpark Avantis.□1.5 Deze "onderschatte` verkeersgegevens leiden er vervolgens ook toe dat de akoestische situatie ter plaatse van de Buitenring Parkstad Limburg - zoals berekend aan de hand van de□verkeersgegevens uit Bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek d.d. 30 juli 2010 - te rooskleurig is voorgesteld, nu in werkelijkheid veel grotere verkeersaantallen van (de aansluiting van) de□Buitenring Parkstad Limburg (op de A4/A76 en de N281) zullen gebruikmaken en dus de□akoestische overlast flink hoger zal zijn.□1.6 Dit geldt in verhoogde mate voor het gebied rondom de rotonde bij Bedrijvenpark Avantis, dat -zoals Avantis ook in haar eerdere zienswijze reeds uiteenzette - m het bijzonder een `bottleneck*zal zijn in de afhandeling van het verkeersaanbod. Het is een feit van algemene bekendheid dat juist optrekkend en afremmend verkeer veel geluidsoverlast veroorzaakt, vooral voor wat betreft het vrachtverkeer.□1.7 Ten slotte is Avantis nog van mening dat de op vele plaatsen berekende geluidemissies van een dusdanige orde van grootte zijn (bijvoorbeeld 116,79 dB(A) op wegvak 5 in 2014 of 122,56 dB(A)□□op wegvak 15 in 2025), dat ter plaatse van diverse geluidgevoelige bestemmingen in het□onderzoeksgebied onmogelijk aan de daarvoor geldende grenswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan,□1 .8 Kortom, opnieuw is sprake van een onjuiste verzameling en afweging van informatie en belangen (artikelen 3:2 en 3:4 Awb) en bovendien kan de motivering (namelijk het akoestisch onderzoek) het Inpassingeplan niet dragen, hetgeen in strijd is met artikel 3:46 Awb.□H. Procedure□2.1 In aanvulling op het voorgaande, merkt Avantis nog op dat zij van mening is dat de weg die uw College thans bewandelt, procedureel onjuist is. Immers, ingevolge artikel 3:11 Algemene wet bestuursrecht ("Awb") is vereist dat uw College het ontwerp van het bestreden besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage legt.□2.2 Eén en ander is - zoals uw College ook expliciet toegeeft in uw brief d.d. 3 augustus 2010 - in casu niet gebeurd. Het feit dat u alsnog een afschrift van het rapport toezond, kan niet afdoen aan de conclusie dat u niet alle op de zaak betrekking hebbende stukken ter inzage hebt gelegd.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

De getallen die in de tabellen van Bijlage 2 zijn weergegeven in de kolom “LE (D) Totaal” (totale geluidsemissie dag) moeten worden onderscheiden van de geluidsbelastingen op de gevels van woningen, die in het akoestisch onderzoek zijn berekend in Lden. De in de tabellen in de kolom “LE (D) Totaal” weergegeven getallen hebben betrekking op de geluidsemissie (de hoeveelheid geluid die een weg produceert), terwijl de geluidsbelastingen op de gevels van woningen (waar in de Wet geluidhinder aan wordt getoetst) betrekking hebben op de geluidsimissie, dat wil zeggen de hoeveelheid op de gevel invallende geluid. Aan de waarden waar reclamant naar verwijst (116,79 en 122,56) wordt dan ook niet getoetst in de Wet geluidhinder. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01654-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11330**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dahmen M., Vogelzankweg 32 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaanddocument een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het documentopgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake.□In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer□verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de□verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010.De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het□akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een□hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Mijn woning is niet als zodanig□genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat□gepubliceerd. Dit betreft onder andere mijn woning, ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek is aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties ten aanzien van mijn woning wel gerechtvaardigd zijn. Zijdelings wil ik overigens opmerken dat naar mijn mening het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen□betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de

door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01655-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11327

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Van Hoorne M., Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Verkeer
Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie

Zienswijze: In uw brief van 3 augustus 2010 geeft u cliënten, de heer L. van Leeuwen en mevrouw M. Verheij, wonende te (6432 PH) Hoensbroek, aan de Jeugrubbe 2, de mogelijkheid om een aanvulling in te dienen op hun zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan Burtenring Parkstad. Dit als gevolg van het niet ter inzage gelegen hebben van bijlage 2 van het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). Middels dit schrijven maken cliënten gebruik van deze mogelijkheid. Cliënten wijzen erop dat op pagina`s 4 en 62 van bovengenoemde bijlage 2 de woning van cliënten niet is opgenomen. Dit is, wederom, een voorbeeld van hoe onzorgvuldig de Provincie te werk is gegaan bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Cliënten handhaven dan ook hun standpunt als verwoord in de door hen op 27 juli j.l. ingediende zienswijze.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 van het akoestisch onderzoek geeft geen weergave van gegevens toegespitst op woningen, maar geeft een weergave van de gehanteerde verkeersgegevens per wegvak. Het is dus correct dat de woning van de appelanten niet is opgenomen in deze bijlage. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01656-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11336**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Faessen H.H.M.L., Burgemeester Franssenstraat 41 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor vee! vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o. a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01657-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11337**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Becholtz M.J.A., Burgemeester Franssenstraat 33 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden.□□De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluld is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie.□Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus.□De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van□Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01658-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11342**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boymans E.H.J., Vogelzankweg 20 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand□document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document□opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling,□waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een□specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de□`toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet□vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen□wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee□wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. □□Deelrapport 10A□□zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer□verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens in twijfel.□□Datering hoofdrapporten bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu□aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het□akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de□Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingenaan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor

zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01659-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11347**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Oosting J.M., Crocusstraat 18 6466TH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag.□Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat□Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner□Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naarDuitsland (en maar goed ook) Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzeimans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbednjf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o a geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden.□Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie. Omdat ik de zienswijze heb ingediend, kreeg ik een boek Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens getuid, van de provincie. Ik snap niet dat in het hele boek de snelheid 30, 50 en 80 km per uur bedraagt. De meeste bestaande wegen op het tracé hebben deze snelheden al en zijn daarom genomen als uitgangspunt. Nergens wordt melding gemaakt van een 100 km weg. Als ervan uitgegaan wordt dat er een lage snelheid is en nergens 100km per uur in 2025, dan kloppen de gegevens van de geluidsnormen toch helemaal niet. Ik dit een fout of worden de mensen bewust opgelicht? Komen er alleen□tweebaanswegen omdat er nergens harder gereden mag worden? De vooruitzichten voorspellen krimp van de bevolking in de regio, waarom moet er dan een vierbaansweg komen die over een paar jaar overbodig is geworden. Kunnen jullie a.u.b. het geld van de provincie, dus van de bewoners zinvoller gebruiken. □
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□In Bijlage 2 zijn alle verkeerssnelheden juist weergegeven. Anders dan reclamant opmerkt is voor de situatie in 2025 voor de BPL steeds uitgegaan van een snelheid van 100 km per uur.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01660-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11346**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beurden F.M., Nieuwenhagerheidestraat 62 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1(2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voorgeluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar.Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting)en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructureleprojecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit

deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals in hetvoorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op-en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd.Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025.De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01661-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11349**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er zijn immers reële alternatieven voor het tracé (noordelijke ontsluiting naar A2/A76 via Born, Sittard of Urmond) én nut en noodzaak BPL (tussen Brunssum en Nuth) is niet aangetoond dus is er geen sprake van redenen van groot openbaar belang. Het noordelijk tracé BPL (Brunssum-Nuth) is geprojecteerd in en direct langs het Nationaal landschap `Zuid-Limburg` Hef Rijk heeft in de Nota Ruimte de Nationale Landschappen aangewezen en de kernkwaliteiten beschreven. Het uitgangspunt is: behoud door ontwikkeling. Dat betekent dat de bijzondere kwaliteiten van het landschap moeten worden behouden. Tegelijkertijd blijven noodzakelijke ontwikkelingen mogelijk en zelfs gewenst. Zo is ruimtelijke ontwikkeling van een gebied mogelijk, mits deze kernkwaliteiten (bijvoorbeeld de cultuur en natuur) worden behouden of versterkt. Dat heet het `ja, mits`-principe. Grootschalige ontwikkelingen voor woon- en werklocaties en infrastructuur zijn niet toegestaan. Als dit toch noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege een groot maatschappelijk belang, worden er compenserende maatregelen getroffen. c.f. zienswijze VROM: ** In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) zijn geluidsdoelstellingen opgenomen voor de EHS (VROM, 2001. Deze doelstellingen houden in, dat de geluidskwaliteit binnen het gebied van de EHS in 2010 niet verslechterd mag zijn ten opzichte van 2000. In 2030 dient de geluidskwaliteit binnen de EHS overal goed te zijn. *` dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn daarbij bepalend voor het behoud van de kenmerken van deze landschappen. Om die reden zijn onder andere nieuwe grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. Wanneer een dergelijke ingreep redelijkerwijs, vanwege een groot openbaar belang onvermijdelijk is,dienen mitigerende en compenserende maatregelen (zoals inpassing en grote aandacht voorontwerpkwaliteit) te worden getroffen. In het o-BPL wordt onvoldoende duidelijk gemaakt wat de impact van de BPL op het nationaal landschap zal zijn. Daarnaast dient in het plan duidelijk te worden gemaakt hoe de mitigerende en compenserende maatregelen worden geborgd. Aangezien dit in het plan in zijn huidige vorm onvoldoende naar voren komt, acht ik dit nationaal belang in het geding. Wet geluidhinder: m Algemeen Een goede ruimtelijke ordening is een eerste vereiste om geluidhinder te voorkomen of te beperken. Het inachtnemen van afstandscriteria, het creëren van buffers, een goede oriëntatie van woningen naar de geluidsbron(nen) en een verkeersplan zijn bij de planvorming enkele van de mogelijkheden. Voorts geeft artikel 15 van het Besluit op de ruimtelijke ordening expliciet aan waaraan een bestemmingsplan moet voldoen voorzover de Wet geluidhinder dat vereist. Het is belangrijk dat in de toelichting van bestemmingsplannen duidelijk wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het aspect geluid bij de toekenning van de bestemmingen (relatie tussen bronnen en ontvangers c.q. geluidsgevoelige functies). Het zoneren behelst het creëren van afstand tussen een grote geluidemitent (verkeerfmdustrie) en geluidsgevoelige gebieden. Binnen een geluidszone geldt een beperking voor de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Wordt aangetoond dat de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde blijft, dan gelden geen beperkingen. Blijkt dit niet mogelijk, dan kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd nadat middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn. Hogere grenswaarden kunnen slechts worden verleend onder bepaalde condities welke staan vermeld in de diverse besluiten behorend bij de Wgh. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd een hogere grenswaarde vast te stellen, indien deze betrekking heeft op de aanleg of de wijziging van een geluidszone van een regionaal industrieterrein, zoals aangewezen in de provinciale milieuverordening, de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg (buiten de invloedssfeer van de Tracéwet) en de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij de provincie of het Rijk. Door of namens de initiatiefnemer van het bestemmingsplan, bouwplan, de aanleg van een niet-regionaal industrieterrein of de aanleg c.q. reconstructie van een weg, wordt in de voorbereidingsfase een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek dient de geluidbelasting voor de relevante peiljaren in kaart te worden gebracht. Ook dient onderzocht te worden of bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen mogetijk en haalbaar zijn om de toekomstige geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Indien maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende doeltreffend zijn, kan een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde worden opgesteld. Er zijn legio methoden om de geluidsbelasting tot de (vigerende) voorkeursgrenswaarde (48dB) te beperken voor het plaatselijke natuurlandschap Zuid-Limburg en diens directe omwonenden, en wel: * géén Noordelijk Tracé BPL danwet * een zéér versoberde BPL (1x2 baans, geen op/afrit, verdiepte ligging etc) G.S. is kennelijk

niet bezorgd om de (nationale) landschapswaarden, gezien het vooringenomen standpunt inzake zogenaamde (niet onderbouwde) noodzakelijkheid van 2x2 baans autoweg mét op- en afrit bij Allee/Akerstraat-Noord en de daarmee gepaard gaande congesties op omliggende wegen én de verhoogde emissies fijnstof/geluid etc□4.5. Financiële onderbouwing In de nieuwe Wet geluidhinder wordt sterker de nadruk gelegd op de doelmatigheid van maatregelen. Pas nadat duidelijk is dat bron- of verdrachtsmaatregelen onacceptabel hoog zijn. kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. In deze paragraaf wordt toegelicht welke stappen moeten worden genomen, zodat een juiste afweging kan worden gemaakt. Daarnaast wordt dieper ingegaan op de overwegingen die ten grondslag liggen aan het vaststellen van een hogere grenswaarde.□Teneinde de meest kosteneffectieve maatregelen te kunnen bepalen, moeten de maatregelen worden doorgerekend. Hierbij moeten twee maatregelenvarianten worden beoordeeld op doeltreffendheid: □• de in aanmerking komende maatregelen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;□• de in aanmerking komende maatregelen om te kunnen voldoen aan de aangevraagde hogere grenswaarde.□Eerst worden de bron- en overdrachtsmaatregelen bekeken en pas daarna de gevelmaatregelen (zie bijlage IV). Op basis van de doorrekening kan worden bepaald welke maatregelen het meest doelmatig zijn (hoe wordt met de minste kosten het binnenniveau gehaald?). Op deze wijze is sprake van een financieel akoestische afweging. Door□beide varianten inzichtelijk te maken, kan een goed gemotiveerde afweging worden gemaakt voor het verlenen van een hogere grenswaarde. Immers indien de kosten voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde slechts marginaal hoger zijn dan de kosten voor gevelmaatregelen bij de aangevraagde hogere hogere grenswaarde,□wordt de motivatie voor een hogere grenswaarde moeilijker. Uit de plannen van provincie is niet op te maken in hoeverre alternatieve tracé s zijn overwogen (via Born of Sittard of Urmond). Kennelijk is de inrichting van het noordelijk tracé (2x 2 baans) bepaald aan de hand□van (niet of slecht onderbouwde) prognoses van verkeersintensiteit, ZONDER voorafgaand financieel akoestische afwegingen te maken.□□Thans wordt door de Provincie dit aspect dan maar afgedaan door een aanpassing (lees: verhoging) van de grenswaarden geluidsoverlast voor geluidsgevoelige objecten enerzijds én de plaatsing van een sobere (minimaal reducerende) geluidswering anderzijds.□Bewoners van Amstenrade (natuurlandschap Zuid-Limburg) en Hövell tot Westerflierhof worden hierin dus onevenredig benadeeld.

Antwoord: Vervolg en reactie in subzienswijze 11366

Hoofdzienswijze: **01661-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11366**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Offermans R., De Vriestraat 10 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De navolgende locaties BPL hebben betrekking op de te verwachten aantasting van onze□leefomgeving/woonplan Achter den Hof Amstenrade:□531/(27) Etmaalintensiteit thans: 11594 verwacht: 18748□Geluidsemissies thans: 111,71/108,50/101,69 verwacht: 113,77/110,59/103,76□532 /(156) Etmaalintensiteit thans: 11594 verwacht: 24956□Geluidsemissies thans: 111,71/108,50/101,69 verwacht: 115,15/111,88/105,10□De `verdubbeling` van verkeersintensiteit op Allee Amstenrade en Akerstraat-Noord Hoensbroek zie ik niet terug in verhouding tot geluidemissie; of rijden in 2025 alle auto`s middels elektromotor?□□Overzicht (bijlage 2) vermeld weliswaar geluidemissies in/vanaf tracé-gedeelten maar niet de te verwachten geluidhinder voor de omwonenden bij de geluidgevoelige objecten bewoning) in het naastgelegen nationaal landschap zuid-limburg□□In de nieuwe Wgh wordt aangegeven dat een hogere waarde kan worden verleend als de toepassing van maatregelen overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard`. □• landschappelijke overwegingen: te denken valt aan het verlenen van een hogere waarde, om te voorkomen dat een open landschap door geluidafschermende voorzieningen worden doorsneden. Dit is altijd een locatiespecifieke afweging, die goed gemotiveerd dient te worden in de aanvraag;□• financiële overwegingen: in het kader van de aanvraag is het van belang dat de meerkosten (getalsmatig) worden aangetoond. Daarnaast moet in de bestemmingsplanexploitatie rekening worden gehouden met de kosten van geluidafschermende voorzieningen (daardoor wordt voorkomen dat in een latere planfase deze kosten als onvoorzien, danwel onredelijk worden beschouwd);□• verkeerskundige overwegingen: soms laat een ontsluiting van percelen, toe- en afritten en dergelijke niet toe dat er geluidschermen langs een weg worden gerealiseerd.□Ontwerpbesluit Wel Geluidhinder:□Omdat de Buitenring wordt aangelegd als autoweg met een maximum snelheid van 100km/uur geldt volgens de definitie van buitenstedelijk gebied in artikel l Wgh het hele gebied binnen de zone langs die autoweg als buitenstede! ij k y<-hic<l. - < > (L t j _ in_i□Cluster 5, llommerterweg Amstenrade Schermhoogte 2 m Schermlengte 280 m□Toepassing- steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o. v. bovenkant talud)□Tot geluidsgevoelige objecten behoren woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen (art. l Wgh). De omvang van de zone van een weg is vastgelegd in artikel 74 Wgh.□Citaat rapport M ER: Ook al kiezen wij voor een sobere en doelmatige weg, wij zulten uiteraard maatregelen nemen om de belangrijkste negatieve effecten te beperken.□Mijns inziens heeft een geluidscherm van 2m hoogte (steile wand met talud met wal□op talud; hoogte t.o.v. bovenkant talud) onvoldoende geluidwerend effect om overlast□tegen te gaan.□Vrachtauto`s en bedrijfsauto`s zijn over het algemeen hoger dan 2m en daardoor zal□het verkeerslawaai tussen geluidwal en zijkanten van deze voertuigen worden□weerkaatst en uiteindelijk over deze relatief lage geluidwal worden geprojecteerd□naar het omliggende (woon)gebied. Derhalve verkies ik een geluidwal van minimaal□2,5 meter hoog, (steile wand met talud met wal op talud; hoogte t.o.v. bovenkant□wegdek) Vanwege de horizonvervuiling door BPL geef ik voorkeur aan een geluidaboserberende geluidwal, bestaande schanskorven waarin beplanting is□aangebracht; plaatsing van een sobere betonnen geluidwal doet voorts geen recht□aan de thans bestaande groene buffer (nationaal landschap zuid-limburg) en het beschermd dorpsgezicht Amstenrade; mede ter beperking van het waardeverlies van het omringende onroerend goed.□Indien bij Allee/Akerstraat Noord op- en afrit gerealiseerd worden en aan weerszijden□daarvan géén geluidscherm aanwezig is, zal dit de maximaal te verlenen hogere□waarde geluidbelasting die van 58 dB zeker overschrijden.□Mocht Provincie Limburg het tóch noodzakelijk vinden om het noordelijk tracé BPL te□laten realiseren, dan is Provincie Limburg (behoudens het vastleggen hogere waarde t.b.v.□geluidgevoelige bestemmingen) gehouden om compenserende maatregelen te treffen.□om aantasting van voornoemde (beschermde) gebieden en diens omwonenden□zoveel mogelijk te beperken.□In dat geval alsook uit financiële-, landschappelijke- en verkeerskundige□overwegingen, verzoek ik dat de Provincie afziet van het 2x2 baans BPL concept□en deze BPL ter plaatse als volgt in te richten:□- 1x twee-baans BPL,□- géén op- en afritten bij de Allee/Akerstraat Noord□- max 80 km/u,□- verdiepte ligging,□- hoge (geluid-absorberende) geluidswallen van schanskorven met beplanting
Antwoord:	Vervolg van subzienswijze 11349:□□Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die

zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01662-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11368**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen M., Nieuwenhagerheidestraat 51A 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten.□In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie)□Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf).□Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000.□Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt.□Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden.□□In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal□geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden.□Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding□komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de□Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar.□□Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie)□Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval.□Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en

verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op-en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01663-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11363**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De Vreeze .F. .C., Burgemeester Franssenstraat 35 6467AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag.□Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeers reken model en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat□Het fvt om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner□Zandv. . : ,-/, au mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar□Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie. □
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01664-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11718**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG Rechtsbijstand namens de heer W.H.R.J. de Win, , Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Cliënt wijst erop dal de in bovengenoemde bijlage opgenomen gegevens niet overeenkomen met de gegevens uit de presentatie die de Provincie op 17 mei j.l. hield voor de gemeenteraad van Schinnen (deze gegevens treft u in bijgevoegde bijlage aan). Daarnaast heeft de Provincie bij voormelde gegevens geen rekening gehouden met het door haar aan de gemeente Schinnen gegeven 30-km-advies.De Hommerterweg loopt van Schinnen via Hommert naar Hoensbroek. De getallen, genoemd in de presentatie hebben weliswaar betrekking op het eerste stuk van deze weg (wegvlak 522 / 343; zie hiertoe ook bijgevoegde bijlage) maar staan in directe relatie met de Hommerterweg waaraan de woning van cliënt gelegen is. Aangezien na de aanleg van de Buitenring het aantal voertuigen op de Allee tussen Amstenrade en Hoensbroek stijgt van 12.600 naar 20.300 luidde het advies van de Provincie aan de gemeente Schinnen om van de Hoofdstraat en de Allee een 30-km-zone te maken. Het gevolg hiervan is echter dat naar alle waarschijnlijkheid het aantal voertuigen op de Hommerterweg flink (van 6100 naar 7300 voertuigen per etmaal) zal stijgen. Dit zeker omdat de Hoofdstraat en de Allee reeds nu al als erg druk (met veel fietsende schotieren) wordt ervaren. Voor cliënt betekent dit dat er niet alleen een snelweg langs zijn woning bijkomt maar dat het aantal verkeersbewegingen (alsmede de hiermee gepaard gaande geluidshinder) aan de voorkant hiervan ook nog eens toeneemt met 20%.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Tijdens de presentatie bij de gemeente Schinnen zijn de resultaten van het verkeerskundig onderzoek gepresenteerd. Het verkeerskundig onderzoek richt zich op de vraag of de wegen in het gebied voldoende capaciteit hebben om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. In dit verband zijn met name de spitsperioden van belang. Het akoestisch onderzoek dient volgens de wettelijke regels te worden gebaseerd op de weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de dag-, avond- en nachtperiode. Deze weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten zijn lager dan de verkeersintensiteiten in de spitsperioden.□□Bijlage 2 bevat de verkeersgegevens die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□Op de Allee en de Hoofdstraat wordt in de toekomst in het kader van de BPL geen 30 km/uur-zone gerealiseerd. Op de Allee en Hoofdstraat is sprake van een toename van het wegverkeer. Op de Hommerterweg zal de verkeersintensiteit in 2025 afnemen ten opzichte van 2014. Er is dus geen sprake van een toename op de Hommerterweg. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□□

Hoofdzienswijze: **01665-PEB-AN2MER**

Subzienswijze: **11380**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	DAS rechtsbijstand namens W. Bekker , Postbus 338 5201AH te `s-Hertogenbosch
Doelnota:	2e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het Blote voetenpark ligt in het Schutterspark, dit is gelegen in een EHS gebied. Cliënt betwijfelt ernstig of de gehanteerde geluidsnormen t.b.v. de gehanteerde verkeersgegevens gelet op het feit dat ter hoogte van de Ganzepool/Kranenpool sprake is van een EHS gebied, wel juist zijn. V (LV), V (MV), V (ZV), 50 dan wel 60. Voor een EHS gebied, natuur, rust en ruimte ligt het aanvaardbare geluidsniveau aanmerkelijk lager. Bij een dergelijk niveau zal zeer snel sprake zijn van verstoring in het gebied.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01666-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11376**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pranger P.M.H., De Vriestraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Er zijn immers reële alternatieven voor het tracé (noordelijke ontsluiting naar A2/A76 via Born, Sittard of Urmond) én nut en noodzaak BPL (tussen Brunssum en Nuth) is niet aangetoond dus is er geen sprake van redenen van groot openbaar belang. Het noordelijk tracé BPL (Brunssum-Nuth) is geprojecteerd in en direct langs het Nationaal landschap `Zuid-Limburg`Het Rijk heeft in de Nota Ruimte de Nationale Landschappen aangewezen en de kernkwaliteiten beschreven. Het uitgangspunt is: behoud door ontwikkeling. Dat betekent dat de bijzondere kwaliteiten van het landschap moeten worden behouden. Tegelijkertijd blijven noodzakelijke ontwikkelingen mogelijk en zelfs gewenst. Zo is ruimtelijke ontwikkeling van een gebied mogelijk, mits deze kernkwaliteiten (bijvoorbeeld de cultuur en natuur) worden behouden of versterkt. Dat heet het `ja, mits`-principe. Grootschalige ontwikkelingen voor woon- en werklocaties en infrastructuur zijn niet toegestaan. Als dit toch noodzakelijk is, bijvoorbeeld vanwege een groot maatschappelijk belang, worden er compenserende maatregelen getroffen. c.f. zienswijze VROM: " In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) zijn geluidsdoelstellingen opgenomen voor de EHS (VROM, 2001. Deze doelstellingen houden in, dat de geluidskwaliteit binnen het gebied van de EHS in 2010 niet verslechterd mag zijn ten opzichte van 2000. In 2030 dient de geluidskwaliteit binnen de EHS overal goed te zijn. " dat ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of versterkt. Maatvoering, schaal en ontwerp zijn daarbij bepalend voor het behoud van de kenmerken van deze landschappen. Om die reden zijn onder andere nieuwe grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. Wanneer een dergelijke ingreep redelijkerwijs, vanwege een groot openbaar belang onvermijdelijk is.dienen mitigerende en compenserende maatregelen (zoals inpassing en grote aandacht voorontwerpkwaliteit) te worden getroffen. In het o-BPL wordt onvoldoende duidelijk gemaakt wat de impact van de BPL op het nationaal landschap zal zijn. Daarnaast dient in het plan duidelijk te worden gemaakt hoe de mitigerende en compenserende maatregelen worden geborgd. Aangezien dit in het plan in zijn huidige vorm onvoldoende naar voren komt, acht ik dit nationaal belang in het geding. Provincie Limburg 30 AU6. 2010 DOCnr. Wet geluidhinder: m Algemeen Een goede ruimtelijke ordening is een eerste vereiste om geluidhinder te voorkomen of te beperken. Het inachtnemen van afstandscriteria, het creëren van buffers, een goede oriëntatie van woningen naar de geluidsbron(nen) en een verkeersplan zijn bij de planvorming enkele van de mogelijkheden. Voorts geen artikel 15 van het Bestuit op de ruimtelijke ordening expliciet aan waaraan een bestemmingsplan moet voldoen voorzover de Wet geluidhinder dat vereist. Het is belangrijk dat in de toelichting van bestemmingsplannen duidelijk wordt aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met het aspect geluid bij de toekenning van de bestemmingen (relatie tussen bronnen en ontvangers c.q. geluidsgevoelige functies). Het zoneren behelst het creëren van afstand tussen een grote geluidemitent verkeerfindusthe) en geluidsgevoelige gebieden. Binnen een geluidszone geldt een beperking voor de bouw van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Wordt aangetoond dat de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde blijft, dan gelden geen beperkingen. Blijkt dit niet mogelijk, dan kan een hogere grenswaarde worden aangevraagd nadat middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat geluidbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn. Hogere grenswaarden kunnen slechts worden verleend onder bepaalde condities welke staan vermeld in de diverse besluiten behorend bij de Wgh. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd een hogere grenswaarde vast te stellen, indien deze betrekking heeft op de aanleg of de wijziging van een geluidszone van een regionaal industrieterrein, zoals aangewezen in de provinciale milieuverordening, de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg (buiten de invloedssfeer van de Tracéwet) en de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij de provincie of het Rijk. Door of namens de initiatiefnemer van het bestemmingsplan, bouwplan, de aanleg van een niet-regionaal industrieterrein of de aanleg c.q. reconstructie van een weg, wordt in de voorbereidingsfase een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek dient de geluidbelasting voor de relevante peiljaren in kaart te worden gebracht. Ook dient onderzocht te worden of bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk en haalbaar zijn om detoekomstige geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde te beperken. Indien maatregelen niet mogelijk zijn of onvoldoende doeltreffend zijn, kan een verzoek tot vaststelling van een hogere waarde worden opgesteld. Er zijn legio methoden om de geluidsbelasting tot de (vigerende) voorkeursgrenswaarde (48dB) te beperken voor het plaatselijke natuurlandschap Zuid-Limburg en diens directe omwonenden, en wel: * géén Noordelijk Tracé BPL danwei * een zéér versoberde BPL (1x2 baans, geen op/afrit,

verdiepte ligging etc) G.S. is kennelijk niet bezorgd om de (nationale) landschapswaarden, gezien het vooringenomen standpunt inzake zogenaamde (niet onderbouwde) noodzakelijkheid van 2x2 baans autoweg mét op- en afrit bij Allee/Akerstraat-Noord en de daarmee gepaard gaande congesties op omliggende wegen én de verhoogde emissies□fijnstof/geluid etc □4.5. Financiële onderbouwing□In de nieuwe Wet geluidhinder wordt sterker de nadruk gelegd op de doelmatigheid van maatregelen. Pas nadat duidelijk is dat bron- of overdrachtsmaatregelen onacceptabel hoog zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld. In deze paragraaf wordt toegelicht welke stappen moeten worden genomen, zodat een juiste afweging kan worden gemaakt. Daarnaast wordt dieper ingegaan op de overwegingen die ten grondslag liggen aan het vaststellen van een hogere grenswaarde.□Teneinde de meest kosteneffectieve maatregelen te kunnen bepalen, moeten de maatregelen worden doorgerekend. Hierbij moeten twee maatregelenvarianten worden beoordeeld op doeltreffendheid: □• de in aanmerking komende maatregelen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde;□• de in aanmerking komende maatregelen om te kunnen voldoen aan de aangevraagde hogere grenswaarde. Eerst worden de bron- en overdrachtsmaatregelen bekeken en pas daarna de gevelmaatregelen (zie bijlage IV). Op basis van de doorrekening kan worden bepaald welke maatregelen het meest doelmatig zijn (hoe wordt met de minste kosten het binnenniveau gehaald?). Op deze wijze is sprake van een financieel akoestische afweging. Door beide varianten inzichtelijk te maken, kan een goed gemotiveerde afweging worden gemaakt voor het verlenen van een hogere grenswaarde. Immers indien de kosten voor maatregelen om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde slechts marginaal hoger zijn dan de kosten voor gevelmaatregelen bij de aangevraagde hogere hogere grenswaarde, wordt de motivatie voor een hogere grenswaarde moeilijker. Uit de plannen van provincie is niet op te maken in hoeverre alternatieve tracé s zijn overwogen (via Born of Sittard of Urmond). Kennelijk is de inrichting van het noordelijk tracé (2x 2 baans) bepaald aan de hand van (niet of slecht onderbouwde) prognoses van verkeersintensiteit, ZONDER voorafgaand financieel akoestische afwegingen te maken. Thans wordt door de Provincie dit aspect dan maar afgedaan door een aanpassing (lees: verhoging) van de grenswaarden geluidsoverlast voor geluidsgevoelige objecten enerzijds én de plaatsing van een sobere (minimaal reducerende) geluidswering anderzijds. Bewoners van Amstenrade (natuurlandschap Zuid-Limburg) en Hövell tot Westerflierhof worden hierin dus onevenredig benadeeld.

Antwoord: Vervolg en reactie in subzienswijze 11384.□

Hoofdzienswijze: **01666-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11384**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pranger P.M.H., De Vriestraat 11 6436EW te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De navolgende locaties BPL hebben betrekking op de te verwachten aantasting van onze leefomgeving/woonplan Achter den Hof Amstenrade: 531/(27) Etmaalintensiteit thans: 11594 verwacht: 18748 Geluidsemissies thans: 111,71/108,50/101,69 verwacht: 113,77/110,59/103,76 532 /(156) Etmaalintensiteit thans: 11594 verwacht: 24956 Geluidsemissies thans: 111,71/108,50/101,69 verwacht: 115,15/111,88/105,10 De `verdubbeling` van verkeersintensiteit op Allee Amstenrade en Akerstraat-Noord Hoensbroek zie ik niet terug in verhouding tot geluidemissie; of rijden in 2025 alle auto`s middels elektromotor? Overzicht (bijlage 2) vermeld weliswaar geluidemissies in/vanaf tracé-gedeelten maar niet de te verwachten geluidhinder voor de omwonenden bij de geluidgevoelige objecten (bewoning) in het naastgelegen nationaal landschap zuid-limburg In de nieuwe Wgh wordt aangegeven dat een hogere waarde kan worden verleend als de toepassing van maatregelen overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, landschappelijke of financiële aard`.• landschappelijke overwegingen: te denken valt aan het verlenen van een hogere waarde, om te voorkomen dat een open landschap door geluidafschermende voorzieningen worden doorsneden. Dit is altijd een locatiespecifieke afweging, die goed gemotiveerd dient te worden in de aanvraag; • financiële overwegingen: in het kader van de aanvraag is het van belang dat de meerkosten (getalsmatig) worden aangetoond. Daarnaast moet in de bestemmingsplanexploitatie rekening worden gehouden met de kosten van geluidafschermende voorzieningen (daardoor wordt voorkomen dat in een latere planfase deze kosten als onvoorzien, danwei onredelijk worden beschouwd); • verkeerskundige overwegingen: soms laat een ontsluiting van percelen, toe- en afritten en dergelijke niet toe dat er geluidschermen langs een weg worden gerealiseerd. Ontwerpbesluit Wet Geluidhinder: Omdat de Buitenring wordt aangelegd als autoweg met een maximumsnelheid van 100km/uur geldt volgens de definitie van buitenstedelijk gebied in artikel I Wgh het hele gebied binnen de zone langs die autoweg als buitenstedelijk gebied, zodat in de onderhavige situatie de maximaal te verlenen hogere waarde 58 dB bedraagt Cluster 5, Hommerterweg Amstenrade Schermhoogte 2 m Schermlengte 280 m Toepassing: steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o, v. bovenkant talud) Tot geluidsgevoelige objecten behoren woningen, andere geiuidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen (art. I Wgh). De omvang van de zone van een weg is vastgelegd in artikel 74 Wgh. Citaat rapport MER: Ook al kiezen wij voor een sobere en doelmatige weg, wij zullen uiteraard maatregelen nemen om de belangrijkste negatieve effecten te beperken. Mijns inziens heeft een geluidscherm van 2m hoogte (steile wand met talud met wal op talud; hoogte t.o.v. bovenkant talud) onvoldoende geluidwerend effect om overlast tegen te gaan. Vrachtauto`s en bedrijfsauto`s zijn over het algemeen hoger dan 2m en daardoor zal het verkeerslawaai tussen geluidwal en zijkanten van deze voertuigen worden weerkaatst en uiteindelijk over deze relatief lage geluidwal worden geprojecteerd naar het omliggende (woon)gebied. Derhalve verkies ik een geluidwal van minimaal 2,5 meter hoog, (steile wand met talud met wal op talud; hoogte t.o.v. bovenkant wendek) Vanwege de horizonvervuiling door BPL geef ik voorkeur aan een geluidaboserberende geluidwal, bestaande schanskorven waarin beplanting is aangebracht; plaatsing van een sobere betonnen geluidwal doet voorts geen recht aan de thans bestaande groene buffer (nationaal landschap zuid-limburg) en het beschermd dorpsgezicht Amstenrade; mede ter beperking van het waardeverlies van het omringende onroerend goed. Indien bij Allee/Akerstraat Noord op- en afrit gerealiseerd worden en aan weerszijden daarvan géén geluidscherm aanwezig is, zal dit de maximaal te verlenen hogere waarde geluidbelasting die van 58 dB zeker overschrijden. Mocht Provincie Limburg het tóch noodzakelijk vinden om het noordelijk tracé BPL te laten realiseren, dan is Provincie Limburg (behoudens het vastleggen hogere waarde t.b.v. geluidgevoelige bestemmingen) gehouden om compenserende maatregelen te treffen. om aantasting van voornoemde (beschermde) gebieden en diens omwonenden zoveel mogelijk te beperken. In dat geval alsook uit financiële-, landschappelijke- en verkeerskundigeoverwegingen, verzoek ik dat de Provincie afziet van het 2x2 baans BPL concept en deze BPL ter plaatse als volgt in te richten: - 1xtwee-baans BPL, - géén op- en afritten bij de Allee/Akerstraat Noord - max 80 km/u, -verdiepte ligging, - hoge (geluid-absorberende) geluidswallen van schanskorven met beplanting
Antwoord:	Vervolg van subzienswijze 11376 Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die

zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01667-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11379

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Keulen P.W.M., Loogstraat 33 6441LE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Hierbij stuur ik u mijn aanvullende zienswijze aangaande de door u alsnog op 3 augustus 2010 aangeleverde Bijlage 2 zijnde het overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid. Daar waar in deze zienswijze wordt gesproken over "ogvg"wordt Bijlage 2 bedoeld. In het ogvg wordt gesteld dat in de huidige situatie het totaal aantal voertuigen berekent op weekdaggemiddelde etmaalintensiteit 1403 voor de Loogstraat, een invalsweg binnen de gemeente Brunssum, bedraagt. Dit cijfer is niet juist. Daartoe overleg ik u als bijlagen het overzicht van de laatst gehouden verkeerstelling in de Loogstraat. Uit dit overzicht blijkt dat het weekdaggemiddelde etmaalintensiteit maar liefst 3401 voertuigen bedraagt! (Dalend verkeer 1767 / Opgaand verkeer 1634). Dit is een verschil van 145 % Hierbij is nog geen rekening gehouden met het toegenomen sluipverkeer in de Loogstraat ten gevolgen van de afsluiting voor doorgaand verkeer van de Brunssummerweg zijnde de verbindingsweg tussen de Hagendorenweg Gemeente Schinnen en de Trichterweg Gemeente Brunssum. Ook wordt in het ogvg geen rekening gehouden met het gegeven dat de Loogstraat een hellingsweg is! Conclusie is dan ook dat het Deelrapport 10A Akoestisch Onderzoek weg verkeersla waai van het ontwerp inpassingspan Buitenring aantoonbaar niet op juiste gegevens zijn gebaseerd.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 betreft de verkeersgegevens die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen geluidsbelastingen. Deze zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. De rapportage van het verkeersonderzoek is als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. De verkeersintensiteiten voor de Loogstraat zijn in Bijlage 2 juist weergegeven. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van het verkeerskundig onderzoek. De verkeersintensiteit op de Loogstraat neemt tussen 2004 en 2015 af. Dit blijkt uit het verkeersmodel en wordt veroorzaakt door in het model ingevoerde autonome ontwikkelingen. De verkeerscijfers 2004 komen ongeveer overeen met de door appellant aangegeven verkeerscijfers uit 1997. Een hellingcorrectie is afhankelijk van de helling van de weg. Of een correctie moet worden toegepast is vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Overigens zijn de verkeersgegevens voor de Loogstraat uitsluitend gebruikt voor de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting. De Loogstraat wordt niet fysiek aangepast zodat voor deze straat geen separaat onderzoek wordt uitgevoerd. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01668-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11386**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	De heer en mevrouw Frantzen , Nieuwenhagerheidestraat 56 A 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal dez plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de(volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting

	geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01669-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11394

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rutten J.J.J.M. ., Dorothea-gracht 55 6465EC te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De verkeersgegevens aangaande het geluid in mijn directe woonomgeving geeft voor mij geen aanleiding om mijn zienswijze samengevat in bovenvermelde brief te wijzigen.
Antwoord:	Wij hebben kennis genomen van deze zienswijze.

Hoofdzienswijze: **01670-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11397**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bus-Janssen M.J.T., Brunssummerweg 2 6436CX te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naar aanleiding van de ter inzage legging van de ontbrekende verkeersgegevens, welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen eerder gepubliceerd in deelrapport 10A (d.d. 04 juni 2010), dien ik bij dezen een zienswijze in. Deze zienswijze luid als volgt:□1. Als direct betrokkene, wonend direct grenzend aan de Buitenring, ben ik wederom□teleurgesteld door het tijdstip van de publicatie tijdens het zomerreces, en de slechte□toegankelijkheid van het materiaal door het ontbreken van een leeswijzer en de structuur en□opbouw van de betreffende publicaties. Hierdoor is het onmogelijk een passende zienswijze□in te dienen tegen de nu gepubliceerde ontbrekende verkeersgegevens, welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen eerder gepubliceerd in deelrapport 10A□□2. In de huidige situatie zoals weergegeven in Bijlage 2: Overzicht gehanteerde□verkeersgegevens geluid Huidige situatie 2014 zijn geen waarden opgenomen voor mijn□woning, gelegen Brunssummerweg 2, Amstenrade, direct grenzend aan het voorgestelde□tracé van de Buitenring Parkstad Limburg. Door de situering van de Buitenring direct langs de□woning is de noodzaak hiervan voor mij wel aanwezig. Hierdoor zijn de consequenties van de□komst van de buitenring niet inzichtelijk□3. In de toekomstige situatie zoals weergegeven in Bijlage 2: Overzicht gehanteerde□verkeersgegevens geluid Toekomstige situatie 2025 zijn geen waarden opgenomen voor de□Brunssummerweg, Amtenrade, ten plaatse van mijn woning, gelegen Brunssummerweg 2,□Amstenrade, direct grenzend aan het voorgestelde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg. Door de situering van de Buitenring direct langs de woning is de noodzaak hiervan wel aanwezig. Hierdoor zijn de consequenties van de komst van de buitenring niet inzichtelijk. De aangegeven namen: 863 en 864 refereren naar Kloosterberg in Amtenrade, en zijn gepositioneerd t.p.v. Brunssummerweg. Ofwel de lijst van wegen, ofwel het "Overzicht□wegen toekomstige situatie 2025" is onjuist. Door deze onduidelijkheden en fouten staat□voor mij onvoldoende vast in welke mate rechtszekerheid kan worden ontleend aan de□genoemde publicatie.□4. De helling van het tracé t.p.v. De aangegeven namen 720 en 721, BPL Op- en afritten is□aangeduid als O graden. In werkelijkheid is hier een steile helling aanwezig als gevolg van het hoogteverschil in het landschap alsmede de verdiepte ligging van de Buitenring. Dit alles□heeft invloed op de in Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai□gepubliceerde resultaten met betrekking tot verkeerslawaai. Het brongeluid zal in een□situatie waarin de weg een bepaald hellingspercentage heeft een grotere geluidsbelasting□met zich mee zal brengen.□5. Ten plaatse van de aangegeven namen 720 en 721, BPL Op- en afritten is in het overzicht□slechts een rijbaan weergegeven. Er moet ter plaatse van de benaming 720 en 721 uitgegaan□van de situatie BPL hoofdrijbaan. Dit heeft negatieve gevolgen op de snelheid van de□voertuigen waardoor de geluidbelasting op de gevel van mijn nabijgelegen woning hoger□uitkomt. De waarde opgenomen in de tabel eindresultaat maatregelafwegingen, inclusief aftrek artikel IIOg, is na reconstructie dwz. de toepassing van geluidsabsorberend asfalt en het plaatsen van een geluidswal ter hoogte van mijn woning een waarde van 46,16 dB (zonder□reconstructie 51,25dB) De opmerkingen met betrekking tot het hellingspercentage en de□invloed daarvan op de geluidsbron kan een dergelijke invloed hebben dat de 48 dB grens ook□met maatregelen wordt overschreden.□6. De benaming van de hoofdrijbaan zoals weergegeven als dichtste bij mijn woning, gelegen□Brunssummergweg 2, Amstenrade is niet leesbaar zowel in het digitale bestand als in de per□post verstuurde versie van 3 augustus 2010. Desondanks is bij geen enkele benaming van de hoofdrijbaan in het rapport een helling aangegeven. In werkelijkheid is hier een steile helling aanwezig als gevolg van het hoogteverschil in het landschap alsmede de verdiepte ligging van de Buitenring. Dit alles heeft invloed op de in Deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai gepubliceerde resultaten met betrekking tot verkeerslawaai. Het brongeluid zal in een situatie waarin de weg een bepaald hellingspercentage heeft een grotere geluidsbelasting met zich mee zal brengen. Hiermee staat voor mij onvoldoende vast welke mate van rechtszekerheid ik aan de resultaten zoals gepresenteerd in Deelrapport 10A kan ontlenen.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het

ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Voor hellingen geldt een hellingcorrectie wanneer de helling steil genoeg is. Voor wat betreft de helling wordt opgemerkt dat de hellingen zijn gemodelleerd volgens de regels van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □De Brunssummerweg is uitsluitend gebruikt ter cumulatie. Het verkeer op deze weg is zodanig gering dat het al dan niet toepassen van een hellingcorrectie geen invloed heeft op rekenresultaten.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01671-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11396**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Collaris P.M., A Brouwerstraat 125 6464AV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen Verkeer
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersreken model en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01672-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11398**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Mevrouw Jongen , Nieuwenhagerheidestraat 46 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen.Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie),bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructureleprojecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01673-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11412

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: ARAG Rechtsbijstand namens R.M.P. Wentink, , Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Geluid, lucht en trillingen

Zienswijze: cliënt merkt op dat uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen niet te achterhalen valt op welke locatie het betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegegeven. Bovendien is in de bijlage meermaals een maximiumsnelheid van 50 km/uur opgenomen. Dit terwijl het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg enkel uitgaat van 100 km/ uur-autobaanswegen. Ook hierover ontbreekt elke toelichting. Deze bijlage is, wederom, een voorbeeld van hoe ondoorzichtig de Provincie te werk gaal bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Dit is in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel. Cliënt handhaaft dan ook zijn standpunt als verwoord in de door hem op 27 juli j.l. ingediende zienswijze.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01675-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11413**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Waardenburg G., Brunssummerweg 69 6373ET te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met verbazing heb ik Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Maar ik ben nog meer verbaasd over het feit dat de cijfers (2014: 14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Brunssummerweg een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.□□Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is 2015 voor de bewoners van de Brunssummerweg van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Brunssummerweg. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Brunssummerweg 19.000 motorvoertuigen per etmaal. Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants heeft hij mij verteld dat er in het verleden op de Brunssummerweg een lichte stijgende tendens te zien was.□maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn verminderd□zou zijn (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Brunssemmerweg omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zal hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 is te zien dat deBrunssummerweg een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden.□Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationeer lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie.Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Brunssumerweg onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Brunssummerweg nu al in het geding. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van□16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de□Brunssummerweg wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste ordel Ook uit de stukken blijkt dat de Berekening afrit Hoogstraat onjuist is. Dit is voor mij het bewijs dat Jan-Anne Annema onderzoeker TU Delft volledig gelijk heeft als hij zegt dat de bestuurders van gemeenten (Landgraaf) niet in de wieg gelegd zijn om de gevolgen van hun plannen en handelen tekunnen overzien. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners van de Brunssummerweg.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ De motivering van de gehanteerde peiljaren zijn reeds vermeld in het akoestisch rapport en dat als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan is gevoegd waarvoor een aparte

inspraakprocedure heeft plaats gevonden. In het kader van die procedure kon zienswijzen tegen het geluidsonderzoek worden ingediend. Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in het deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01677-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11419

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vestjens de Jong M.J.E., Burgemeester Franssenstraat 48 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01678-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11423**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Houtvast S., Kamp 10 6361GX te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op mijn zienswijze de dato 27-07-2010 betreffende alle aan de inspraakprocedure onderworpen en ter visie liggende stukken inzake de Buitenring Parkstad Limburg/HGW, dien ik bij deze mijn nadere gemotiveerde zienswijze op de door u per schrijven van ..-08-2010 toegezonden "Bijlage 2: overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" de dato 30-07-2010 in. Mijn nadere bedenkingen c.q. bezwaren zijn, naast de in mijn zienswijze genoemde, dat deze bijlage, die slechts de verkeersgegevens ten grondslag liggende aan de akoestische berekeningen weergeeft, geen oplossing biedt voor de tn mijn bovengenoemde zienswijze geschetste problematiek. Mijn bovengenoemde zienswijze heeft derhalve tevens betrekking op bedoelde bijlage 2.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01679-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11426**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz M., Vogelzankweg 16 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`; 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen wordengehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrektegegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In

Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01680-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11424

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Larue H.T.M. ., Stationsstraat 28b 6365CK te Schinnen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Begin augustus 2010 ontving ik in 3-voud de brief van Gedeputeerde Staten van Limburg van□3 augustus 2010 met bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. Ik maak gebruik van de hierin□geboden mogelijkheid om zienswijzen kenbaar te maken die een aanvulling zijn op mijn□eerder ingediende zienswijze tegen de plannen voor de buitenring..□1. Verkeersintensiteit en geluidsbelasting.□Ik woon in Schinnen in de Stationsstraat. Wellicht ligt mijn woning kort bij meetpunt 936 dat□in bijlage 2 van het overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid wordt gebruikt bij de□toekomstige situatie 2025. Uit de berekeningen is voor mij niet duidelijk welke invloed de□voorgestelde aanleg van de buitenring heeft op het aantal voertuigen dat door mijn straat gaat□en de ontwikkeling van het geluid. Nemen deze toe of af? Hoeveel voertuigen zijn dit nu en□hoeveel na de aanleg van de buitenring? Hoe hoog is de geluidsbelasting van het verkeer nu□en wat wordt dit na aanleg van de buitenring.□2. Geluidbelasting□In het gebied achter mijn woning zijn door de buitenring verkeerspleinen en nieuwe op- en□afritten voor de A76 gepland. Het verkeer van de A76 dat nu van de op- en afritten in Nuth en□Schinnen gebruik maakt gaat na het realiseren van de buitenring alleen nog maar van deze□verkeerspleinen en toegangswegen gebruik maken. Ik verwacht dat dit een forse toename van□geluid oplevert. Graag wil ik weten of hiervoor berekening zijn uitgevoerd en wat deze□hebben opgeleverd.□Indien iets niet duidelijk is of wanneer U vragen heeft neem dan even contact met me op.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Voor de Stationsstraat geldt dat ten opzichte van 2014 de verkeersintensiteit afneemt van ca 15000 voertuigen per etmaal tot ca 12500 voertuigen per etmaal. Ook neemt het aandeel (middel)zwaar verkeer af, waardoor de geluidbelasting zal afnemen doordat de BPL wordt gerealiseerd. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01681-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11430**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.P., Nieuwenhagerheidestraat 53 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden.In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01682-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11431**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Knuth H.M.P., Caeciliagracht 15 6465EH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij dezen teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze en bij mij de indruk gewekt wordt dat men bij de provincie "de weg" kwijt is. Het is verder niet transparant welke Europese Richtlijnen, al dan niet geharmoniseerde richtlijnen, van kracht zijn en hoe deze zijn verantwoord. Bij dezen wil ik u vragen mij een lijst te sturen welke richtlijnen van kracht zijn, hoe deze zijn verantwoordt c.q. de motivatie en rechtelijke basis indien er is afgeweken van deze "wetten". Bij ons/mij leeft het sterke gevoel dat de Provincie te snel handelt en vooruitloopt op zaken, en vraag mij af ook of dit procedureel wel kan en mag. De huidige en mondiale burger heeft geen enkele behoefte meer aan enig paternalisme. "Openbaar bestuur" wil o.a. zeggen dat zaken transparant behoren te zijn. Ik kan mij niet aan de indruk ontrekken dat indien er volledigheid en transparantie van gegevens zou zijn iedereen een zienswijze ingediend zou hebben. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige en steeds veranderende situaties. Er worden fictieve cijfers gebruikt voor de jaren 2014 en 2025, daarop wil ik vragen de onderbouwing daarvan expliciet te maken en mij te doen toekomen, op basis van koffiedik kijken kan ik niet beeldvormen en/of oordelen. De gehanteerde cijfers zijn losse elementen en houden geen rekening met het totaal en houden dus geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook te laag en buiten de zones over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast en uitstoot zorgt. Los van het feit dat "het totaal nu eenmaal meer dan de som van de elementen", en dat wat ons werkelijk treft. In de gehanteerde verkeersrekenmodellen heeft men ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer in het algemeen, en in het bijzonder over o.a. de Dominiale Mijnstraat, en ook om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg / Meusserstraat naar Duitsland, evenals het vrachtverkeer naar en van de firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons/mij dat een 4 baans autoweg om, door en vlak langs Kerkraadse woongebieden de rust door o.a. geluidshinder ons aller leef- en woonklimaat heel negatief, meer dan kan en mag, doet beïnvloeden. Als goede burgervader vraag ik mij af of wij er nu zijn voor de "overheid" of de overheid er is voor mij. Enig klantmechanisme ontbreekt, en vraag mij stellig af of mijn dure belastinggelden wel goed besteed zijn. Ook enig alternatief ontbreekt, daar ik van mening ben dat men b.v. en o.a. met een betere afstelling van stoplichten c.q. het opheffen daarvan een betere doorstroming kan creëren, welke de Buitenring Parkstad Limburg overbodig maakt.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het

verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01683-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11442**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jongen J., Nieuwenhagerheidestraat 40 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie)Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantalgeluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat deNieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal dezeplandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01684-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11443**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Algemeen In uw bovenvermelde brief wordt aangegeven, dat u een omissie wilt herstellen, omdat de bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) ontbrak De bijlage 2 die u met uw bovenvermelde brief heeft verzonden is, evenals alle overzichten van de gehanteerde verkeersgegevens m.b.t. geluid, gedateerd op 30-7-2010. Het is van tweeën een, of deze gegevens waren niet beschikbaar -zoals de datering daarvan suggereert- gedurende de termijn van ter inzage legging (tot en met 28 juli 2010) en zijn daarna beschikbaar gekomen óf de gegevens waren wel beschikbaar maar "per abuis" niet ter inzage gelegd. Het is van belang vast te stellen of die gegevens beschikbaar waren bij de ter inzagelegging van het ontwerp PIP/HGW, omdat u ingevolge het bepaalde in artikel 3:11 Awb deze gegevens met een ontwerpplan/besluit ter inzage had moeten leggen nu deze bijlage ten behoeve van het ontwerpplan/-besluit zijn opgesteld en bijgevolg redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van dat ontwerpplan/-besluit. Voorts wil cliënt u wijzen op het deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, waarin in par 3.4 uitgangspunten akoestische rekenmodellen onder verkeersgegevens (3.4.1) laatste zin onder de derde bullit wordt aangegeven "in bijlage 2 zijn de ingevoerde verkeersgegevens opgenomen, voor de jaren 2014 zonder BPL en 2025 met BPL" en dat zijn nu juist de gegevens die u nu in procedure brengt. Naar het oordeel van cliënt is het op grond van het vorenstaande niet gewaagd de conclusie te trekken dat de bij uw bovenvermeld schrijven toegezonden bijlage 2, ondanks de datering op 30 juli 2010, gedurende de inzagetermijn niet alleen beschikbaar was, maar ook heeft gediend voor gemaakte berekeningen (hierover later meer) die ten grondslag zijn gelegd aan het ontwerpplan/- besluit. Omdat bekend is dat nog verscheidene stukken in verband met het ontwerp Inpassingsplan ontbreken, dringt zich de vraag op of deze procedure van vertraagde terinzagelegging en de mogelijkheid van nadere zienswijzen nog vaker door de provincie zal worden gehanteerd. Op grond van Bestuursrechtspraak gelden voorgeschreven eisen ter zake van de terinzagelegging van het ontwerpplan die als minimale waarborgen voor rechtzoekenden dienen te worden beschouwd, en waarvan strikte naleving noodzakelijk is" (zie uitspraak d.d. 4 mei 2010, AB 2010/204 r.o.2.4) De mogelijkheid om nadere zienswijzen in te dienen slechts voor te behouden aan indieners van eerdere zienswijzen en de termijn hiervoor te beperken tot 4 weken, lijkt cliënt in strijd met artikel 3:11 Awb, en is daarom niet acceptabel. De door u gevoerde procedure, waarbij informatie stukje bij beetje wordt verstrekt, en waarop mogelijk nog een vervolg te verwachten is, maakt de besluitvormingsprocedure dermate ondoorzichtig, dat er sprake is van "détournement de procedure" waarbij de deelname aan de bestuurlijke besluitvorming én de eventuele toegang tot de rechter een hindernissenbaan wordt (met verschillende en van de wettelijke regeling afwijkende reactietermijnen) die voor rechtzoekenden niet te nemen is. In verband met het voorgaande wordt aangedrongen op herstart van de volledige procedure, niet dan nadat alle relevante informatie beschikbaar is. In dit verband wordt verwezen naar het besluit van het ministerie van Economische Zaken m.b.t. het ontwerp-rijksinpassingsplan voor Windpark Noordoostpolder. Inhoudelijk Er is geconstateerd dat er discrepanties zijn met betrekking tot de gehanteerde verkeersintensiteiten in de verschillende stukken. Zo is in de bijlage op BLP hoofdrijbaan 690 en 813 ter hoogte van het perceel vanbelanghebbenden aangegeven (situatie 2025) dat wordt gerekend met 16694 en 15591 totaal aantal vervoersbewegingen. Dit stemt niet overeen met 48 verkeersplots kaart 7 waarin voor de betreffende wegvakken met de dienovereenkomstige nummering wordt gerekend met 18133 en 16945 respectievelijk evenals in tabel 3-1 op pag. 19 van deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek. Deze discrepantie doet zich ook voor met betrekking tot de totalen van nrs 815 en 816 waarbij wordt gerekend in de bijlage met 13643 en 12956 en op de verkeersplots kaart 7 met 14837 en 14076 (situatie 2025). Geen inzicht kan uit de stukken worden verkregen wat de oorzaak is van de vastgestelde verschillen. Wel zij opgemerkt dat, zo blijkt, met twee verkeersmodellen is gewerkt te weten het verkeersmodel regio Parkstad voor de verkeersintensiteiten en voor de geluidsberekeningen de verkeersmodellen Omnitrans van 7 april 2010. Het komt cliënt voor dat de nadelen die in zijn algemeenheid kleven aan modelberekeningen niet ook nog behoren te worden vergroot door meerdere modellen te gebruiken daar waar moet worden volstaan met één berekeningsmodel. Het lijkt er op dat de provincie de verschillende verkeersmodellen toepast afhankelijk va de gewenste uitkomst. Het zal dan ook geen verwondering wekken dat de lagere verkeerintensiteiten volgens Omnitrans leiden tot veel minder verkeerslawaai/overlast. Omdat de berekeningen van geluidsoverlast zijn gebaseerd op lagere verkeersintensiteiten volgens Omnitrans, is herberekening volgens

het verkeersmodel regio Parkstad vereist. Ongetwijfeld zal dit leiden tot belangrijk hogere geluidsbelasting en overlast. Omdat de geluidbelasting op basis van de eerdere berekeningen op diverse plaatsen de door de Wet Geluidhinder gestelde maximale voorkeursgrenswaarde van 48 dB reeds benadert resp. Overschrijdt, zullen de gevolgen van herberekening nauwkeurig moeten worden in kaart gebracht en geëvalueerd. De hiervoor aangegeven discrepanties, onduidelijkheden en/of slordigheden betreffen slechts de voor cliënt relevante passages. Deze constateringen doen echter de vraag opkomen welke waarde überhaupt kan worden toegekend aan de stukken die dienen ter onderbouwing van de voorgestelde beleidskeuzen, te meer daar niet duidelijk is of door Omnitrans de meest recente gegevens met betrekking tot de te verwachten demografische ontwikkelingen zijn gehanteerd. De werkwijze van de provincie, waarbij kennelijk op basis van de gewenste uitkomst, gekozen wordt voor verschillende verkeersmodellen voor het vaststellen van verkeersintensiteiten, wordt door cliënt afgewezen. Herberekening van geluidsbelasting zal moeten plaats vinden op basis van de hogere verkeersintensiteiten volgens het verkeersmodel regio Parkstad.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op de verkeersintensiteiten. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). Het verkeersmodel Omnitrans is specifiek opgesteld voor dit project. Het verkeersmodel regio Parkstad bevat de nieuw aan te leggen Buitenring Parkstad Limburg (BPL) nog niet. Om die reden zijn de gegevens uit het verkeersmodel Omnitrans toegepast, in welk model wel rekening is gehouden met de BPL.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01684-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11756**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen J.A., Roekenveldweg 4 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Algemene beginselen van behoorlijk bestuur In de oorspronkelijke zienswijze van cliënt is reeds nadrukkelijk gewezen op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De bij deze gelegenheid door de provincie gehanteerde procedure met betrekking tot de ontbrekende gegevens van het akoestisch onderzoek vragen opnieuw om een kritische toetsing aan deze algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zoals reeds aangegeven onder "Algemeen" heeft het er, ondanks datering van Bijlage 2 op 30 juli 2010, alle schijn van dat de betreffende gegevens reeds bij het ter inzage leggen van het ontwerp-inpassingsplan beschikbaar waren. De provincie suggereert echter dat het gaat om nieuwe informatie, daarmee een termijn van 4 weken voor nadere zienswijze rechtvaardigend. Door de datum van de betreffende bijlage te verleggen naar 30 juli 2010 is er sprake van een ernstige aantasting van het zorgvuldigheidsbeginsel. Alvorens een besluit te nemen dient de overheid een besluit zorgvuldig voor te bereiden. Er dient een zorgvuldig onderzoek plaats te vinden naar de feiten en de belangen. De procedure moet correct worden gevolgd en er dient sprake te zijn van een deugdelijke besluitvorming. De burger heeft recht op een correcte behandeling. Ook het motiveringsbeginsel wordt opnieuw geweld aangedaan. De overheid moet zijn besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de conclusies moeten logisch en begrijpelijk zijn. Door het presenteren van verschillende cijfers met betrekking tot verkeersintensiteiten wordt de vereiste duidelijkheid niet gediend. De conclusies zijn niet logisch, laat staan begrijpelijk. Op grond van het evenredigheidsbeginsel dient de overheid er voor te zorgen dat de lasten of de nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het algemeen belang van het besluit. Door het hanteren van ondeugdelijk cijfermateriaal is een evenwichtige belangenafweging echter niet mogelijk. Bovendien druist deze handelwijze in tegen het beginsel van fair-play. De overheid dient zich onpartijdig op te stellen bij het nemen van een besluit en moet hierbij de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen. Noodzakelijke openheid en eerlijkheid komen echter in het gedrang op het moment dat door de provincie bewust verschillende gegevens worden gehanteerd afhankelijk van de doelstelling, gegevens ten onrechte worden gepresenteerd als nieuwe informatie, en hiertoe wordt gemanipuleerd met data. Het bewust hanteren van verkeerde gegevens voor de berekening van geluidsbelasting kan niet anders worden aangeduid als misleiding. Aan het beginsel van "Detournement de procedure" is reeds gerefereerd onder "Algemeen". De overheid mag voor een besluit niet de verkeerde procedure hanteren. Zoals reeds eerder bepleit, wordt dan ook aangedrongen op herstart van de volledige procedure. Verzoek Op grond van deze nadere zienswijze verzoekt cliënt u wederom het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen, cliënt verzoekt u om herstart van de volledige procedure met ter inzage leggen van alle relevante informatie, en indien door u toch tot vaststelling wordt overgegaan ook rekening te houden met hetgeen in deze nadere zienswijze naar voren is gebracht.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op de verkeersintensiteiten. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid

van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□Het verkeersmodel Omnitrans is specifiek opgesteld voor dit project. Het verkeersmodel regio Parkstad bevat de nieuw aan te leggen Buitenring Parkstad Limburg (BPL) nog niet. Om die reden zijn de gegevens uit het verkeersmodel Omnitrans toegepast, in welk model wel rekening is gehouden met de BPL.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01685-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11455**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schröder H.M.P., Klingbemden 163 6441KX te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op mijn eerder ingediende zienswijze d.d. 24 juli 2010 hier mijn `nadere zienswijze` over bovenstaand onderwerp. Ik heb u in mijn eerdere zienswijze aangegeven dat ik het niet gepast vind dat u de reactietijd op uw inpassingsplan in de zomervakantie laat plaatsvinden. Dit geldt ook nu weer voor de `ontbrekende verkeersgegevens`. Bovendien waren niet alle stukken in te zien waaronder deze ontbrekende verkeersgegevens. tk vind dan ook dat deze `ontbrekende verkeersgegevens` volgens de wet 6 weken ter inzage hadden moeten liggen en niet zoals u meent te moeten vatstellen 4 weken. U handelt hier weer in strijd met de wet- en regelgeving. Ik vind de ter inzage legging van de stukken fnpassingsplan Buitenring buitengewoon chaotisch. Hoe kan een (goed opgeleide) burger hier nog een touw aan vast knopen. Ga maar na; o Ontbrekende stukken waaronder de ontbrekende verkeersgegevens. M.b.t. Boekwerk "overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" van 30 juli 2010: o Platte gronden zonder naam- en plaatsaanduiding o Welke locatie heeft op welk overzicht precies betrekking? een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat niet aangegeven. o Tabellen en tekeningen zonder legenda o Onduidelijke afkortingen en codes, zoek het maar uit... Aantallen....wat? referentiewegdek...?, Hbron....? enz. o In de bijlage is er meermaals sprake van een maximum snelheid van 50km/uur, terwijl het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg enkel uitgaat van lOOkm/uur. Ook hierover ontbreekt elke toelichting. o Ik mis een specificatie van de verkeersvraag en de hierbij gehanteerde aannames. Het hele boekwerk kan de begrijpelijkheidstoets niet doorstaan. De overheid dient zich duidelijk en voor iedereen begrijpelijk uit te drukken, zeker als er maar 4 weken tijd wordt gegeven voor een zienswijze in te dienen, het betreft hier materie en jargon waarin de meeste burgers niet thuis zijn. Vertel mensen gewoon wat relevant is, niet meer en niet minder. Goed bestuur betekent ook klare taal, maar dit lijkt nergens op. Het is weer door de Provincie afgerafeld, als het gepeupel maar wat heeft, ze zoeken het verder maar uit.Ik vind dat de Provincie hier wederom laakbaar tekort schiet over informatieverstrekking m.b.t. verkeersgegevens geluid, de overheid wordt voor de burgers steeds ondoorzichtiger. De provincie handelt dan ook in strijd met de beginselen van objectiviteit en transparantie. De bijlage is, wederom, een voorbeeld van hoe ondoorzichtig de provincie te werk gaat bij het voorbereiden van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Dit is in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. In Bijlage 2 zijn niet alleen de verkeersgegevens opgenomen van de Buitenring, maar ook die van de te wijzigen wegen die deel uit maken van het onderliggend wegennet en onderliggende wegen die relevant zijn in verband met cumulatie van geluid. Voor de Buitenring geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur, maar op andere wegen gelden andere snelheden. Dit is de reden waarom in de tabel ook andere snelheden zijn opgenomen dan de snelheid van de Buitenring zelf. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet

aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het feit dat het ontwerpinpassingsplan en de daarbij behorende onderliggende stukken ter inzage zijn gelegd in de zomervakantie is niet in strijd met wet- en regelgeving. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01686-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11458**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dhr Smeets , Nieuwenhagerheidestraat 44 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01687-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11467**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Stichting Behoud Brunssummerheide , Aan de Beuk 28 6373AL te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met een brief van 3 augustus zond u ons het rapport na met de gehanteerde verkeersgegevens die ten grondslag lagen aan de berekende geluidsoverlast van de Buitenring. Bij deze zend ik u de zienswijzen van onze stichting ten aanzien van dit rapport. Gelet op de doelstelling van onze stichting beperken wij ons commentaar tot de punten in het rapport die direct van invloed zijn op de Brunssummerheide. In concreto gaat het hier om de meetpunten: 436, 437 en 448 in de zgn. "huidige situatie 2014" en om de ijkpunten 699, 704 en 924 in de toekomstige situatie 2015. Alvorens op de gepresenteerde gegevens voor deze ijkpunten in te gaan, merken wij op het vreemd te vinden dat een inschatting van de verkeersintensiteit in 2014 als ijkpunt voor de zgn. "huidige situatie" wordt gehanteerd. Het had ons inziens veel meer voor de hand gelegen om hier te werken met feitelijke meetgegevens van de echte "huidige situatie" in plaats van dit geconstrueerde beeld voor 2014. Hiermee zou zijn voorkomen dat de indruk wordt gewekt dat de ijkpuntgegevens voor de zgn "huidige situatie" zijn gemanipuleerd. Wij verzoeken u daarom om metingen van de echte huidige situatie te laten uitvoeren en deze gegevens als ijkpunt voor de "huidige situatie" te hanteren. Als wij de gegevens per meetpunt bezien, valt op de dat de gehanteerde gegevens over de verkeersintensiteit per punt binnen één set niet met elkaar in overeenstemming zijn. Het kan net zo zijn dat er tussen deze ijkpunten auto`s bijkomen of wegvallen omdat deze ijkpunten liggen langs een doorgaande weg zonder zijwegen. Ergo iedere auto die (in het 2014 beeld) punt 436 passeert, zou ook langs de punten 437 en 448 moeten komen. Datzelfde geldt voor de set ijkpunten 699,709 en 924 in het scenario voor 2025. Deze gegevens voor de situatie "huidig 2014" zijn zeer ongeloofwaardig. Enerzijds kan het niet zo zijn dat er op punt 448 ruim 435 voertuigen per etmaal minder passeren dan op punt 436. Er is tussen deze twee punten immers geen enkele mogelijkheid om af te slaan of te keren. Anderzijds als er al sprake zou zijn van een verschil in verkeersintensiteit tussen deze punten van circa 3,5 %, moet dat tot grotere verschillen in verkeerslawaai leiden dan hier aangenomen. Er zitten ook grote inconsistenties in de cijfers van het scenario 2025. Hier worden op het ijkpunt 709, dat ligt tussen de ijkpunten 699 en 924, zo`n 400 auto`s per etmaal minder verwacht. Terwijl er geen enkele mogelijkheid is om tussen de punten 699 en 924 de wagen te keren, de weg te verlaten of er weer op te komen. Voorts zijn de cijfers voor het geprognosticeerde verkeerslawaai zeer onwaarschijnlijk. Het hoogste lawaainiveau wordt verwacht op het punt met het minste verkeer! Ook als we cijfers van de zgn. `huidige situatie` en van het scenario 2025 met elkaar vergelijken, vallen vreemde zaken op. De totale verkeersintensiteit langs dit stuk weg zou toenemen met circa 1700 auto`s per etmaal, een toename van ruim 13%. Daarbij wordt aangenomen dat in 2025 meer dan 90% van dit verkeer harder (lOOkm/uur) zal rijden dan nu (80 km/uur). Toch stijgt de lawaaibelasting slechts met minder dan 2%, zo wil dit rapport ons doen geloven. Zeer onwaarschijnlijk en ongeloofwaardig. Kunt u bovenstaande ongerijmdheden verklaren? Onze conclusie is dat dit rapport in de categorie `broddelwerk` valt. Het biedt een onvoldoende solide basis voor de conclusie dat het beschermd natuurmonument de Brunssummerheide geen schade zal ondervinden van het extra verkeerslawaai dat met de realisatie van de buitenring te verwachten valt. Wij verzoeken u een nieuw en liefst degelijker onderzoek te laten verrichten naar de te verwachten geluidsemissie van deze weg en de besluitvorming mede daarop te baseren. Voor het overige handhaven wij onze zienswijzen zoals die u op 26 juli zijn toegezonden. Vanzelfsprekend zijn wij bereid om ook deze aanvullende zienswijze nader toe te lichten.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In het akoestisch

onderzoek is als referentiejaar het jaar voor wijziging gehanteerd. Dit is niet in strijd met wet of regelgeving. □□Bijlage 2 bevat de verkeersgegevens die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. De rapportage van het verkeersonderzoek is als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van het verkeerskundig onderzoek. □□De discrepanties in de verkeersintensiteiten zijn ontstaan doordat in het verkeersmodel wordt gewerkt met zogenaamde voedingslinken. Deze voedingslinken genereren verkeersintensiteiten als gevolg van activiteiten of ontwikkelingen langs een wegvak en hebben dus geen betrekking op het al dan niet aanwezig zijn van zijwegen. Het verschil van ca 400 motorvoertuigen ten opzichte van de ca 13.000 motorvoertuigen die per etmaal op deze weg aanwezig zijn is zodanig gering dat het verschil geen effect heeft op de resultaten van het akoestisch onderzoek. □□Een toename van 13% van het verkeer leidt tot een toename van ca 1 dB. Een toename van de snelheid heeft slechts een gering effect omdat de toename uitsluitend geldt voor de lichte motorvoertuigen, het zwaardere vrachtverkeer blijft immers 80 km/uur rijden. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie-effect van 2 dB (we gaan er daarbij vanuit dat reclamant met 2% een toename van 2 dB heeft bedoeld). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01688-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11476**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kreutz S., Vogelzankweg 18 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand□document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee□wegvaknummers gehanteerd).Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden,□doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de□verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel□□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu□aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het□akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen□nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de□geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en□daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrektegegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft.Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aanhet akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In

Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01689-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11468**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Boujdi M.+. .M., Nieuwenhagerheidestraat 57 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructureleprojecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van deNieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen,

zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01690-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11482**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kornalijnslijper B., Nieuwenhagerheidestraat 67 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten.In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf).Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is geblekendat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maardat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000.Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aandeze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal dezeplandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voorgeluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01691-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11491

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Littel J., Trichterweg 15 6446AM te Brunssum

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Geluid, lucht en trillingen

Zienswijze: Welk een weinig professionele gang van zaken! 1. Ik ben van mening dat de inzageprocedure opnieuw dient te geschieden. 2. Indien de aangeleverde akoestische gegevens inderdaad een voorspellende waarde hebben. Dan concudeer ik dat er onvoldoende maatregelen zijn getroffen om schadelijke geluidsoverlast binnen wettelijk aanvaardbare grenzen te houden. Met andere woorden het is moreel onverantwoord, zo`n drukke verkeersweg aan te leggen naast woongebieden. Deze keuze brengt onnodig gezondheidsschade toe aan de bewoners van aangrenzende gebieden. 3. Indien de aangeleverde gegevens geen prognostische waarde hebben, dan heeft het totale plan geen realiteitsgrond en is hier sprake van onbehoorlijk bestuurlijke gedrag. Conclusie: Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat ook op basis van de nu aangeleverde verkeersgegevens het ontwerp-inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg onvolledig is en op een onjuiste en ondeugdelijke wijze is gemotiveerd. Er is mi sprake van nalatigheid, onzorgvulgigheid en onrechtmatigheid. (Zie ook de bijlagen)

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01692-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11492**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kleinen V., Nieuwenhagerheidestraat 65 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maardat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000.Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de ieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen.Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau enverkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voorgeluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledigewillekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01693-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11500**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Görtzen H.E.M.J., Leyendecker 22 6462HH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens getuid is een puur theoretisch verkeers reken model en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt.Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naarDuitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens getuid is een puur theoretisch verkeers reken model en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (NievelsteinerZandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De

verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01694-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11504**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen A.J.M., Hoogstraat 94 6373HX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Na het doornemen van het door U gestuurde stuk mbt de verkeersgegevens en de akoestische gegevens m.b.t. het Ontwerp -BPL wil ik nog graag enkele punten naar voren brengen. 1 Een vergelijking van de gegevens Hoogstraat te Landgraaf van 2014 huidige situatie (nr. 361-365): aangezien de Hoogstraat een doorlopende weg is kan ik mij niet voorstellen dat het verkeer op 363 een verkeersdichtheid heeft van 12681, op 364 een dichtheid van 6342, en dan op 365 weer een dichtheid van 12675. Ik geloof niet dat 6000 auto`s op het stuk van 363 naar 364 gewoon verdwijnen. Indien binnen Uw bijlage meer van zulke fouten te vinden zijn kan dit stuk niet als onderbouwing voor het Ontwerp-BPL gebruikt worden. 2 Na het doornemen van de meeste straten met bijbehorend weekdaggemiddelde valt mij duidelijk op dat de hoogstraat, samen met zijn verlenging de Nieuwenhagerheidestraat/ Maastrichterlaan, de drukst bereden straten zijn door een zeer dicht bevolkte woonbuurt. Ook de geluidsemissie ligt in beide straten op een van de hoogste niveaus. Daarnaast zijn beide straten zeer smal met kleine trottoirs, geen voortuinen en druk bebouwd , wat het geluidsniveau uiteindelijk nog verder versterkt.(Over smogbelasting en fijnstof niet te spreken, daar dit tussen de gebouwen blijft hangen). Als ik nu de gegevens van de huidige situatie 2014 met die in de toekomstige situatie 2025 vergelijk valt mij het volgende op: mbt de verkeersdichtheid staat u toe dat het verkeer met gemiddeld 3 % toeneemt (365 »231 zelfs met 30 %), terwijl de huidige situatie al niet toelaatbaar is. De totale geluidsemissie zal volgens U van nu naar 2025 maar stijgen met gemiddeld 0,2%. Dit kan ik mij dus niet voorstellen. Naar mijn mening zal de aanleg van de buitenring icm een dubbele afrit ter hoogte van de Hoogstraat niet voor een kwalitatieve verbetering van de leef en woonomgeving van de bewoners aan de Hoogstraat en Nieuwenhagerheidestraat/Maastrichterlaan gaan zorgen, maar eerder een verdere verslechtering van het leefklimaat veroorzaken door een nog hogere verkeersdichtheid en de daarbij behorende geluidsemissie. Daarnaast zal de verhoogde verkeersdichtheid tot nog meer onveilige verkeerssituaties leiden. Aan deHoogstraat ligt een kerk en een groot woon-zorgcomplex voor ouderen. Hun leefklimaat en veiligheid komt in de toekomst nog meer in het gedrang.Nog enkele toevoegingen: De snelheid op bovengenoemde wegen staat met 50 km/u aangegeven. In de praktijk worden deze wegen als zeer snelle verbindingsweg tussen Schaesberg en Ubach o. Worms gebruikt, waardoor de gemiddelde snelheid veelal hoger ligt. In de toekomst zal deze weg nog eerder als sluiproute gebruikt worden, wat voor een nog grotere belasting zal zorgen. Dubbele afritten t.h.v. de Hoogstraat zorgen voor nog meer verkeer, snelheden en dus onveiligheid. Ik ben dus duidelijk tegen de dubbele afritten thv de Hoogstraat.De aangrenzende straten zoals de Brunssummerweg (366-371), de Heigank (375/6),de kleikoeleweg(355/6) geven in de huidige situatie een verkeersdichtheid aan dienu al maar 50% tot 18% bedragen tov de Hoogstraat, terwijl deze straten toch duidelijk ruimer bemeten zijn.In jullie toekomstbeeld geven jullie zelfs aan dat er op deze wegen nog minderverkeer zal rijden. Al dit staat natuurlijk ook voor veel lagere geluidsemissie waarden.Bovendien staan al deze straten bij jullie als 50 km wegen genoteerd. Dit zijn echter30 km wegen (dus ook fout in de Bijlage), dus nog minder geluidsemissie. Eenpositieve zet zou dus, nu al, een 30 km zone op de Hoogstraat zijn, evenals hetbekijken van alternatieve routes of aanpassing van het bestaande wegennet om tekomen tot een beter leefklimaat voor iedereen in Landgraaf. De geplande buitenring brengt ons alleen maar meer verkeer dus ben ik tegen het huidig ontwerp-BPL Alternatieve tracékeuzeIndien het echt noodzakelijk zou moeten zijn een dubbele afrit te maken, maak dan gebruik van het bestaande knooppunt t.h.v. 687/641/436/358: De Reeweg(641-640) leid naar het industriegebied waar ook in de toekomst een aansluiting naar de randweg Abdissenbosch mogelijk is. Aan de Hoogstraat en Nieuwenhagerheidestraat en omgeving hoeft zodoende geen vrachtverkeer te rijden. De N299(436/358) wordt de buitenring waardoor de Kleikoeleweg (355/356) en de Brunsummerweg (354/359) niet met extreem meer verkeer te maken krijgen. Hierdoor zou er mogelijkerwijze een dringend noodzakelijke ontlasting van de Hoogstraat/ Nieuwenhagerheide/Maastrichterlaan kunnen plaatsvinden. Echter 2 gezien de bevolkingsafname de komende 30 jaar acht ik een dubbelsporig traject zeer onzinnig; verbetering van het bestaande wegennet en dus de bestaande N299 en oplossing van huidige knelpunten zal zowel het welzijn als de welvaart in regio Parkstad eerder ten goede komen.Ik hoop dat er geen belangenverstrengeling vanuit politieke hoek aanwezig is. Er isgeen keuze vanuit de Landgraafse gemeenteraad voor bovengenoemde alternatievetracékeuze. Het feit dat enkele raadsleden uit Landgraaf wonen in de wijkaanleunend aan de Brunsummer en kleikoeleweg zou ook met de keuze

voor afritten op de Hoogstraat te maken kunnen hebben. Gezien de huidige politieke situatie binnen Nederland maar ook op provinciaal en gemeentelijk niveau hoop ik dat in deze tijd persoonlijke belangenverstrengeling niet meer voorkomt. Indien toch, ga ik er vanuit dat er persoonlijke consequenties op zouden moeten volgen. Ik Hoop dat ik een zinvolle aanvulling tegen het Ontwerp- BPL, maar ook enkele positieve alternatieven heb kunnen aandragen.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. De aangrenzende straten van de hoogstraat zoals de Brunssummerweg, de Heigank en de kleikoeleweg zijn volgens onze inventarisatie 50 km/uur wegen. Dit betekent dat er geen onjuistheden m.b.t. snelheden in de bijlage zitten. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01695-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11509**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Moberts P., Nieuwenhagerheidestraat 83 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijnrapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie)Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (diein deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van grootbelang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten opde Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is geblekendat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maardat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zouvoor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aandeze getallen komt.Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveauvoor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen.Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau enverkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voorgeluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - enafritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen watveroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerdevoertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie.Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen.Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie opde Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe vannu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het gedingkomt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar.Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere stratenzwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op deNieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledigewillekeur van de hoogste orde! (zie kopie)Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraaten hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen vanArcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting)en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie),bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval.Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige)aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners enverkeersdeelnemers van deNieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01696-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11524**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Doomen-Vermeulen A.M., Van Hovell tot Westerilierhof 15 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naar aanleiding van uw brief d.d. 3 augustus 2010, kenmerk CAS 201000002853/ DOC 201000096800, en onder verwijzing naar haar brief" van 10 juli 2010 , dient ondergetekende hierbij "Nadere zienswijzen " in. Vooraf In de aangehaalde brief vermeldt u : "Naar aanleiding van vragen over de ter inzage liggende documenten, is gebleken dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, dd 4 juni 2010) niet volledig was. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbreken"Ook zijn de ontbrekende gegevens m.b.t. het akoestisch onderzoek in de vakantieperiodetoegezonden en is de termijn tot het indienen van "nadere zienswijzen" eveneens in de vakantieperiode gelegen.Verder is de thans toegezonden informatie, die van wezenlijke betekenis is voor het indienen van zienswijzen en de besluitvorming inzake de Buitenring Parkstad Limburg (BPL), onduidelijk en ontoegankelijk. Het vorenstaande is volgens ondergetekende in strijd met de Algemene wet bestuursrecht (AWB), o.a. met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel, desgewenst nader teonderbouwen. Nadere zienswijzen In eerder vermelde brief heeft ondergetekende zienswijzen ingediend, o.a. met betrekking tot te vrezen ernstige milieueffecten en waardevermindering van woning/onroerend goed bij realisatie van de BPL, die op geringe afstand (+/- 60 m) aan de achterkant van haar woning is gepland. Blijkens ingewonnen informatie is er een aanmerkelijke verkeerstoename te verwachten rond de van Hovell tot Westerflierhof. Deze weg is omsloten door vier wegen. In 2014 zijn dat de Hommerterweg, de Patersweg, de Akerstraat Noord en de Hommerter Allee. De berekende weekdaggemiddelde etmaal intensiteiten bedragen resp. 5926,12663,11594 en 3644 is totaal 33.627. In 2025 is deze weg omsloten (ca 250 x 500m) door de Hommerterweg, de Patersweg, de Akerstraat Noord en de BPL. De berekende etmaalintensiteiten bedragen dan resp. 5614,8674,24956 en 26228 (13643 plus 12645) is totaal 65.532.. Dit betekent dat het omringende verkeer verdubbelt door de aanleg van de BPL. De BPL loopt, zoals eerder gesteld, op geringe afstand (+/- 60m) aan de achterkant van haar woning. De, te laat ontvangen, ontbrekende gegevens mbt het akoestisch onderzoek, staven/bevestigen haar bij brief van 10 juli 2010 ingediende zienswijzen. Deze worden hier als ingelast beschouwd.Gelet op de beperkt beschikbare tijd en de gestelde termijn, houdt zij zich het recht voorvoornoemde nadere zienswijzen te wijzigen en/of aan te vullen.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01697-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11525**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Prevo J.H.W., Kievitstraat 23 6469XX te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretischverkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren.Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over dgemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt.Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidigezwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naarDuitsland (en maar goed ook).Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolenverwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen.Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01698-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11530**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nix A.T., Nieuwenhagerheidestraat 42 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten opde Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantalgeluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat deNieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1(2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal dezeplandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerdevoertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting

geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01699-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11732**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets-Limpens M.G.H., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`Ten s/ofte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking□van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen□zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten□lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken□hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de□inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar□waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er□geen rechten aan kunnen worden ontleend. Ik verzoek u mij daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren voorzieningen in de directe omgeving van mijn bedrijf/inrichting en de bijbehorende woningen. Pas dan kan ik mijn zienswijze op dit punt formuleren.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor□bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de□conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaanddocument een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomenkaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is mijn inziens onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die□voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel□Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer□mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om□juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.Verkeersgegevens nabij Vauputsweg 171 in relatie tot reconstructie Wet geluidhinderUit het nu ter visie liggende rapport met verkeersgegevens is gebleken dat, als gevolgvan de BPL, over de Vauputsweg nabij ons adres bijna 20% meer voertuigbewegingenzullen plaatsvinden in 2025 (5271) ten opzichte van 2014 (4502). Als gevolg van dezetoename van het aantal verkeersbewegingen is sprake van een hogere geluidsbelastingter plekke van de Vauputsweg 171, zoals blijkt uit het akoestische onderzoek. Dezetoename bedraagt (op 4,5 meter hoogte boven maaiveld) 5,59 dB.Het bevreemdt mij dat in het akoestische onderzoek, na nadere bestudering daarvan□met de nu daartoe noodzakelijke ten grondslag liggende verkeersgegevens, wordt□aangegeven dat er in casu geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet□geluidhinder. Immers, de ingrediënten van bedoelde reconstructie zijn aanwezig: de□Vauputsweg wordt gewijzigd én de verhoging van de geluidbelasting ter plekke van de□Vauputsweg 171 bedraagt meer dan 2 dB (namelijk 5,59 dB). Ik acht derhalve de door u□getrokken conclusie, dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet□geluidhinder, onjuist en verzoek u het in artikel 99 Wgh wettelijk verplicht gestelde□nadere onderzoek naar maatregelen alsnog te verrichten, waarbij inzicht wordt gegeven□in de doelmatigheid van maatregelen om de reconstructie eventueel teniet te doen.□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksiarenDe planning van openstelling van de BPL heb ik reeds in onze zienswijze ter discussiegesteld. Mijn inziens is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (1 jaar voor en10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde.IK verzoek u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Op basis van voorliggend schrijven verzoek ik u om:□1. een gedegen onderbouwing en motivering ten aanzien van de, in het verkeersmodel,□gehanteerde parameters (variabelen);□2. aan te geven of er meerdere verkeersmodellen zijn overwogen en uw afwegingen□omtrent het gekozen en gehanteerde verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010□kenbaar te

maken;□3. te onderbouwen waarom in casu naar uw mening geen sprake is van een□reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder en, indien hiervan toch sprake is,□het wettelijke verplichte nadere onderzoek hiertoe te verrichten;□4. de gehanteerde onderzoeksjaren 2014 en 2025 aan te passen naar een□realistischere planning van opstelling van de BPL. Ik verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan tedragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.
□□
Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Er is voor wat betreft de Vauputsweg geen sprake van een reconstructie, omdat de toename (zoals door appellant opgenomen) ter hoogte van deze weg is berekend een gevolg is van de aanleg van de BPL, niet van de wijziging van de Vauputsweg.
□□
Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01700-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11550**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Carsouw W., Van Hövell tot Westerflierhof 31 B 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Algemeen□Helaas moeten ik constateren dat deze, voor het plan zo wezenlijke informatie onduidelijk is,□niet toegankelijk is en tevens fouten bevat, net als eerder verstrekte informatie. Redelijkerwijsmag van belanghebbenden niet worden verwacht dat zij binnen de door u gestelde termijn van 4 weken, nota bene in de vakantieperiode, een adequate zienswijze leveren. Noodgedwongen zal ik mij dan ook beperken tot het gebied van de Van Hövell tot Westerflierhof met huisnummers 30 t/m 34 in Hoensbroek. De hele procedure vind ik echter onbillijk en in strijd met het beginsel van Fair Play. de Buitenring heeft ingrijpende gevolgen voor mijn eigen persoonlijke situatie. Ik woon zelf aan de rand van Hoensbroek, in de "hof" tussen de Patersweg en de Allee; een als zodanig aan te merken woonerf zonder doorgaand verkeer, in bijlage 2 opgenomen als ontvangerpunt 05117 in Cluster 64.□□Verkeerstoename rond de Van Hövell tot Westerflierhof De Van Hövell tot Westerflierhof is omsloten door 4 wegen. Voor de huisnummers 30 t/m 34 zijn met name de Akerstraat Noord (Allee) en de Patersweg van belang. De berekende weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten voor 2014 bedragen op die wegen resp. 11594 en 12663 = 24.257 in totaal. De voor 2025 berekende weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten bedragen resp. 24.956 en 8674 ofwel in totaal 33.630! Dit betekent dat het verkeer op de Akerstraat Noord (Allee) door de BPL meer dan verdubbelt! De Allee, die op ca. 60 a 70 m van de gevels loopt, moet 24.956 voertuigen verwerken, dat is tweemaal zoveel als de Patersweg nul Deze weg loopt op maaiveldhoogte direct langs de achtertuinen; met daartussen nog een verkeerspad voor langzaam verkeer (fietsers, bromfietsen, scooters, etc.). Bovendien moet het langzame verkeer deze weg oversteken om de omleiding over de BPL te kunnen volgen.□Conclusie: de BPL zorgt voor een verdubbeling van het verkeer rond het Höfke met als gevolg een onaanvaardbare geluidsoverlast, een bijna onoplosbare verkeersproblematiek en□dientengevolge een ernstige aantasting van het leefgenot. Doelmatige schermenVolgens Bijlage 2 is het bij cluster 64 financieel doelmatig om een dunne deklaag B toe te passen met een scherm van 600 meter lang en 3 meter hoog. "Met een scherm van 5 meter hoogte echter wordt op alle woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB bereikt. Vanuit□landschappelijk oogpunt is een dergelijk hoog scherm niet wenselijk. Met een schermhoogte van 2 meter kan een nagenoeg gelijk akoestisch effectief (~100%) worden bereikt." De logica in deze redenering is mij compleet onduidelijk. Een 600 meter lang scherm van 3 meter hoog is financieel doelmatig; een scherm van 5 meter hoogte is vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk, dus doen we een schermhoogte van 2 meter? Het nagenoeg gelijk akoestische effect wordt op geen enkele manier aangetoond. Ik krijg sterk de indruk dat de BPL zo goedkoop mogelijk moet worden uitgevoerd, met daarbij zo weinig mogelijk voorzieningen die het ongemak voor belanghebbende bewoners kunnen verminderen. Bij de uitvoering van het plan wordt geen rekening gehouden dat in eerder genoemd gebied gezinnen wonen met een of meerdere slaap/studeerkamers op de zolder.□Aangegeven wordt dat er in dit gebied geen woningen aanwezig zijn met de maximale grenswaarde. Aan deze uitspraak wordt ernstig getwijfeld, temeer omdat deze woningen gelegen zijn binnen het overlappende deel van geluidszones van de BPL, de ovatonde, de Allee en de nieuwe rotonde Allee/Patersweg. Een cumulatieberekening waarbij ook het vliegtuiglawaai(AWACS) wordt meegenomen ontbreekt nog steeds.□De plaatsing van een scherm laat eveneens te wensen over. Volgens blz. 848 van bijlage 2□wordt een scherm voorzien langs de zuidzijde van de BPL, vanaf de ongelijkvloerse kruising□over de Hommerterweg tot aan de ovatonde op de Allee. De uitvoering is zodanig dat het verkeerspad voor het langzame verkeer niet alleen over de BPL gevoerd moet worden, maar ookover het 2 (of 3) meter hoge scherm, gemeten vanaf de bovenkant van het talud. Dit geldt□trouwens ook voor het scherm aan de noordzijde van de BPL. De aanleg van het verkeerspad□voor het langzame verkeer aan de wegzijde van het scherm in plaats van de woningzijde vermindert de geluidsoverlast voor de aanwonenden. Gezien de toename van het verkeer en de daarmee gepaard gaande hoge geluidsbelasting op de Allee is het noodzakelijk om het scherm van de BPL door te trekken tot aan de nieuwe rotonde Allee/Patersweg. □Het geplande langzaam-verkeerpad naar Amstenrade dient aan de wegzijde van het geluidsscherm gesitueerd te worden in plaats van aan de woningzijde. Dit omdat het pad vlak achter de tuinen loopt en de nodige geluidsoverlast zal veroorzaken. Het nu aanwezige (voet)pad dient bij de aanvang van de werkzaamheden te worden afgesloten en de vrijkomende ruimte zou ter compensatie aan de bewoners moeten worden overgedragen. Voor de bewoners langs het nu aanwezige (voet)pad lijkt de komst van de BPL een verplaatsing□van de problematiek van de Patersweg naar de Allee.□Conclusie: de toepassing van een dunne deklaag B met een

scherm van 600 meter lang en 3 meter hoog is financieel doelmatig. Dat met een schermhoogte van 2 meter een nagenoeg gelijk akoestisch effectief kan worden bereikt is niet aangetoond. Doortrekken van het scherm (3 meter hoog) vanaf de BPL naar de nieuwe rotonde Allee/Patersweg biedt voor de woningen in het gebied een betere bescherming tegen de te verwachten geluidsoverlast. Beschermd dorpsgezicht Amstenrade De karakteristieke monumentale bomenlaan, met in de aslijn het prachtige kasteel Amstenrade wordt opgeofferd. De Zichtlijn op het kasteel wordt gebroken door de weg ca. 2 m te verhogen en er een verhoogd plein te maken. De weg wordt in plaats van 2x1 strook verbreed tot 2x2 stroken (gedeeltelijk 1x2 +1x3). Een verbrede Allee is nodig voor het geprognosticeerde verkeer dat verderop in de Hoofdstraat vastloopt. De verdubbeling van het verkeer kan niet door de winkel-hoofdstraat. Er zijn geen routes voor langzaam verkeer aangegeven. Voldoende ruimte voor opstelstroken is er niet. Ook aan de andere zijde van de Allee zijn verkeersproblemen te verwachten op de rotonde Patersweg (met 5 rijstroken op de Akerstraat Noord). Het fietsverkeer is er niet behoorlijk in te passen. Het wandel- en fietsverkeer naar Amstenrade wordt met een omweg van ca. 500m! over de BPL geleid. De verbindingen worden veel slechter in plaats van beter. VRI installaties zijn nodig en de reistijd (ook van het langzaam verkeer) wordt ook hier eerder verlengd dan verkort! De veiligheid voor schoolgaande jeugd, andere fietsers en voetgangers heeft geen enkele prioriteit in genoemde plannen. Sterker nog: alles lijkt erop gericht dit ondergeschikt te maken aan gemotoriseerd verkeer. Conclusie: de toepassing van op- en afritten voor de BPL ter hoogte van de Allee levert grote problemen ten aanzien van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid van de weggebruikers, met name fietsers (schoolgaande jeugd) en voetgangers. Een ongelijkvloerse kruising van de BPL met de Allee, zonder op- en afritten lijkt hier de meest logische en praktische oplossing. Gelet op het voorgaande moet worden geconcludeerd dat het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg onvolledig is en op een onjuiste en ondeugdelijke wijze is gemotiveerd. Ik verzoek u het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg niet vast te stellen of, indien u toch hiertoe wenst over te gaan in het bijzonder de wensen van de belanghebbende bewoners nadrukkelijker in uw plannen te betrekken.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01701-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11541**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Küpper J.P. ., Grachterstraat 84 6465AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Middels deze brief willen wij onze zienswijze, betreffende de geluidsoverlast veroorzaakt door de Buitenring, indienen. Allereerst richt deze zienswijze zich tegen het feit dat er naast de Buitenring nog eenextra Ventweg` zal ontstaan, respectievelijk de Hamstraat zal blijven. Zoals wij hetbegrepen hebben, zal deze weg meteen achter onze erf afscheid ing gebouwdworden. Dit betekent voor ons dus een enorme stijging van de geluidsoverlast en een bomen en geluidswal geheel zullen verdwijnen. Bovendien zal deze `ventweg` veel gebruikt worden door o.a. bewoners van de wijk, maar ook door vrachtverkeer die naar het bedrijventerrein Willem-Sophia moet. Doordat er geen mogelijkheid is om via de Buitenring naar deze plaatsen te komen, zal er uiteindelijk meer gebruik worden gemaakt van deze zogenaamde `ventweg1 dan van de Buitenring zelf, en dat kan niet de bedoeling zijn. Verder willen wij ons richten tegen het feit dat er veel meer auto`s door de Grachterstraat gaan rijden. Uit de cijfers blijkt een verhoging van 1700 auto`s naar 2300 auto`s per dag. De bedoeling van de Buitenring is dat juist daar meer verkeer gaat rijden, zodat men sneller naar zijn bestemming komt, maar uit de door u gepubliceerde cijfers blijkt dat het tegendeel van toepassing is. Zijstraten, zoals de Grachterstraat, worden juist meer belast en hierdoor zal de geluidsoverlast, alsook de stankoverlast door de toename van de CO2 uitstoot, alleen maar erger worden. Ook hebben wij vernomen dat de snelheid in de Grachterstraat van 30 Km/h naar 50 Km/h verhoogd zal worden. Dit maakt de situatie er natuurlijk niet beter op, de geluidsoverlast zal hierdoor nog meer toenemen. Wij vinden deze snelheidsverhoging totaal overbodig en niet goed bedacht, aangezien er aan het eind van de Grachterstraat een nieuwe basisschool zal ontstaan met ongeveer 300 kinderen van vier tot twaalf jaar. Door deze snelheidsverhoging zal het in de toekomst dus, naast een toenemende geluidsoverlast, een stuk onveiliger worden in onze straat. Ook zal door de komst van de Buitenring de waarde van ons pand sterk verminderen, niet alleen doordat het uitzicht belemmerd wordt, maar ook door de geluidsoverlast. Als de Buitenring daadwerkelijk zo gebouwd wordt als in de brochure staat aangegeven, zullen wij dan ook een flinke schadevergoeding gaan eisen. Samengevat zijn wij dus tegen de aanleg van de Buitenring. Door de geluidsoverlast en de toename van CO2 uitstoot wordt onze gezondheid aangetast en ons woon- en leefklimaat in negatieve zin beinvloed. Er wordt totaal geen rekening gehouden met de bewoners van de omliggende wijken. De komst van de Buitenring zou onze regio voordelen moeten opleveren, wij vinden echter dat de nadelen veel zwaarder wegen. Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht en verwachten graag een ontvangstbevestiging van deze brief.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01702-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11542**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Wagenveld J., Nieuwenhagerheidestraat 58 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in deverkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen.Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau enverkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere stratenzwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraaten hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting

geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01703-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11567

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Kempen G.P.J.J., Nieuwenhagerheidestraat 30 6374EC te Landgraaf

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Verkeer

Zienswijze:

Als eigenaar van een autobedrijf met tankstation, gelegen aan de afrit N 299 te Landgraaf / Ubach over Worms hebben wij u 22 juli 2010 onze zienswijze Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg doen toekomen. Naar nu blijkt bent u in de informatieverstrekking niet volledig geweest waardoor bijlage 2; Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid, ontbrak. Tot onze verbazing wordt in genoemde bijlage knooppunt N 299/ Nieuwenhagerheidestraat opeens anders dan in het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg uitgewerkt, zonder vreemde wegombuigingen en wat dies meer (bijlage). Waar ligt dit aan? Is hier sprake van voortschrijdend inzicht, betreft het een fout, is er sprake van onzorgvuldigheid, kortom niets dan vragen. Het begon al tijdens de informatiemarkt waar de planontwerper te kennen gaf dat hij bovengenoemd knooppunt nog nader moest uitwerken. Om welk ontwerp gaat het dan nu? Kortom onduidelijkheid alom terwijl we wel praten over een tankstation met een jaaromzet van 10 miljoen liter brandstof dat werk biedt aan 8 personen welkaantal door kruisbestuiving met garagewerkplaats oploopt tot 10 personen. Deze onzorgvuldige en onduidelijke informatieverstrekking geeft weinig vertrouwen in het verloop van de procedure, zeker gelet op de belangen die voor ons bedrijf op het spel staan.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In het akoestische onderzoek zijn in Bijlage 1 diverse figuren genaamd “Buitenring Parkstad Limburg - Overzicht Situatie” opgenomen. De situatie Hoogstraat/Nieuwenhagerheidestraat/Vogelzankweg zal gewijzigd worden uitgevoerd. De nieuwe situatie is opgenomen in het aangepaste akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens (weekdaggemiddelde etmaalintensiteit, etmaalverdeling en voertuigverdeling) is daarbij overeenkomstig de informatie uit bijlage 2. De ligging van de wegvakken is daarmee niet meer in overeenstemming met het actuele eindontwerp.

Daarbij komt dat in Bijlage 2 alleen de verkeersgegevens bevat, die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen uit het akoestisch onderzoek. In de bijlage zijn dan ook geen gegevens opgenomen betreffende het wegontwerp. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01704-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11559**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jacobs H., Nieuwenhagerheidestraat 66 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting

geheel te laten vervallen, zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01706-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11598**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Algemeen.□In uw bovenvermeld schrijven wordt aangegeven dat u een omissie wilt herstellen omdat de□bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) ontbrak.□De bijlage 2 die u mij met uw bovenvermeld schrijven heeft gezonden is, evenals alle□overzichten van de gehanteerde verkeersgegevens m.b.t. geluid, gedateerd op 30-7-2010.□Het is van tweeën een, of deze gegevens waren niet beschikbaar- zoals de datering daarvan□suggereert- gedurende de termijn van ter inzage legging (tot en met 28 juli 2010) en zijn□daarna beschikbaar gekomen óf de gegevens waren wel beschikbaar maar "per abuis" niet ter inzage gelegd. Het is van belang vast te stellen of die gegevens beschikbaar waren bij de ter inzagelegging van het ontwerp PIP/HGW omdat u ingevolge het bepaalde in artikel 3:11 Awb deze gegevens met een ontwerpplan/besluit ter inzage had moeten leggen nu deze bijlage ten behoeve van ontwerpplan/besluit zijn opgesteld en bijgevolg redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van die ontwerpplannen/besluiten.□□□Voorts willen wij wijzen op de in het deelrapport 10A Akoestisch onderzoek□wegverkeer si awaai waarin in par. 3.4 uitgangspunten akoestische rekenmodellen onder□verkeersgegevens (3.4.1) laatste zin onder de derde bullit wordt aangegeven "//; bijlage 2 zijn□de ingevoerde verkeersgegevens opgenomen, voor de jaren 2014 zonder BPL en 2025 met□BPL " en dat zijn nu juist de gegevens die u nu in procedure brengt. Naar ons oordeel is het op grond van het vorenstaande niet gewaagd de conclusie te trekken dat de bij uw bovenvermeld schrijven toegezonden bijlage 2, ondanks de datering op 30 juli 2010, gedurende de inzage termijn niet alleen beschikbaar was, maar ook heeft gediend voor□gemaakte berekeningen (hierover later meer) die ten grondslag zijn gelegd aan het□ontwerpplan/besluit. Omdat bekend is dat nog verscheidene stukken in verband met het inpassingsplan ontbreken dringt zich de vraag op of deze procedure van vertraagde ter inzage legging en de mogelijkheid van nadere zienswijzen nog vaker door de provincie zal worden gehanteerd. Op grond van Bestuursrechtspraak gelden voorgeschreven eisen ter zake van de ter inzage legging van het ontwerpplan die als minimale waarborgen voor rechtzoekenden dienen te worden beschouwd, en waarvan strikte naleving noodzakelijk is" (uitspraak d.d. 4 mei 2010; AB 2010/204 r.o.2.4) De mogelijkheid om nadere zienswijzen in te dienen slechts voor te behouden aan indieners van eerdere zienswijzen en de termijn hiervoor te beperken tot 4 weken, lijkt ons in strijd met artikel 3:11 Awb, en is daarom niet acceptabel. De door u gevoerde procedure, waarbij informatie stukje bij beetje wordt verstrekt, en waarop mogelijk nog een vervolg te verwachten is, maakt de besluitvormingsprocedure dermate ondoorzichtig, dat er sprake is van "détournement de procedure" waarbij de deelname aan de bestuurlijke besluitvorming én de eventuele toegang tot de rechter een hindernissenbaan wordt (met verschillende en van de wettelijke regeling afwijkende reactietermijnen) die voor rechtzoekenden niet te nemen is.□In verband met het voorgaande wordt aangedrongen op herstart van de volledige procedure,□niet dan nadat alle relevante informatie beschikbaar is. In dit verband wordt verwezen naar het besluit van het ministerie van Economische Zaken m.b.t. het ontwerp-rijksinpassingsplan voor Windpark Noordoostpolder.□Inhoudelijk.□Er is geconstateerd dat er discrepanties zijn met betrekking tot de gehanteerde□verkeer si ntensiteiten in de verschillende stukken. Zo is in de bijlage op BLP hoofdrijbaan 690 en 813 in de nabijheid van ons perceel aangegeven (situatie 2025) dat wordt gerekend met 16694 en 15591 totaal aantal vervoersbewegingen. Dit stemt niet overeen met 48 verkeersplots kaart 7 waarin voor debetreffende wegvakken met de dienovereenkomstige nummering wordt gerekend met 18133 en 16945 respectievelijk evenals in tabel 3. l op pag. 19 van deelrapport 4A verkeerskundig□onderzoek.□Deze discrepantie doet zich ook voor met betrekking tot de totalen van nrs. 815 en 816□waarbij wordt gerekend in de bijlage met 13643 en 12956 en op de verkeersplots kaart 7 met□14837 en 14076 (situatie 2025). Geen inzicht kan uit de stukken worden verkregen wat de oorzaak is van de vastgestelde verschillen.Wel zij opgemerkt dat, zo blijkt, met twee verkeersmodellen is gewerkt te weten het verkeersmodel regio Parkstad1 voor de verkeersintensiteiten en voor de geluidsberekeningen de verkeersmodellen Omnitrans van 7 april 2010. Het komt ons voor dat de nadelen die in zijn algemeenheid kleven aan modelberekeningen niet ook nog behoren te worden vergroot door meerdere modellen te gebruiken daar waar moet worden volstaan met één berekeningsmodel Het lijkt er op dat de provincie de verschillende verkeersmodellen toepast afhankelijk van de gewenste uitkomst. Het zal dan ook geen verwondering wekken dat de lagere verkeerintensiteiten volgens Omnitrans leiden tot veel minder verkeerslawaai/overlast. De hiervoor aangegeven discrepanties, onduidelijkheden en/of slordigheden betreffen slechts de voor ons relevante passages Deze constateringen

doen echter de vraag opkomen welke waarde überhaupt kan worden toegekend aan de stukken die dienen ter onderbouwing van de voorgestelde beleidskeuzen.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op verkeersintensiteiten. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01706-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11599**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jansen L.A.M.M., Roekenveldweg 2 6446DK te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Algemene beginselen van behoorlijk bestuur.□In onze oorspronkelijke zienswijze is reeds nadrukkelijk gewezen op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. De bij deze gelegenheid door de provincie gehanteerde procedure met betrekking tot de ontbrekende gegevens van het akoestisch onderzoek vragen opnieuw om een kritische toetsing aan deze algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Zoals reeds aangegeven onder "Algemeen" heeft het er, ondanks datering van Bijlage 2 op 30 juli 2010, alle schijn van dat de betreffende gegevens reeds bij het ter inzage leggen van hetontwerp-inpassingsplan beschikbaar waren. De provincie suggereert echter dat het gaat om nieuwe informatie, daarmee een termijn van 4 weken voor nadere zienswijze rechtvaardigend. Door de datum van de betreffende bijlage te verleggen naar 30 juli 2010 is er sprake van een ernstige aantasting van het zorgvuldigheidsbeginsel Alvorens een besluit te nemen dient deoverheid een besluit zorgvuldig voor te bereiden. Er dient een zorgvuldig onderzoek plaats tevinden naar de feiten en de belangen. De procedure moet correct worden gevolgd en er dientsprake te zijn van een deugdelijke besluitvorming. De burger heeft recht op een correcte behandeling.□Ook het motiveringsbeginsel wordt opnieuw geweld aangedaan. De overheid moet zijn□besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de conclusies moeten logisch en□begrijpelijk zijn. Door het presenteren van verschillende cijfers met betrekking tot□verkeersintensiteiten wordt de vereiste duidelijkheid niet gediend. De conclusies zijn niet□logisch, laat staan begrijpelijk.□Op grond van het evenredigheidsbeginsel dient de overheid er voor te zorgen dat de lasten of de nadelige gevolgen van een overheidsbesluit voor een burger niet zwaarder zijn dan het□algemeen belang van het besluit. Door het hanteren van ondeugdelijk cijfermateriaal is een□evenwichtige belangenafweging echter niet mogelijk.□Bovendien druist deze handelwijze in tegen het beginsel van fair-play. De overheid dient zich□onpartijdig op te stellen bij het nemen van een besluit en moet hierbij de noodzakelijke□openheid en eerlijkheid in acht nemen. Noodzakelijke openheid en eerlijkheid komen echter□in het gedrang op het moment dat door de provincie bewust verschillende gegevens worden□gehanteerd afhankelijk van de doelstelling, gegevens ten onrechte worden gepresenteerd als nieuwe informatie, en hiertoe wordt gemanipuleerd met data. Het bewust hanteren van□verkeerde gegevens voor de berekening van geluidsbelasting kan niet anders worden□aangeduid dan als misleiding Voorts willen wij nogmaals wijzen op de afstemmingsverplichting door de Minister bij overigens in het gebied te treffen maatregelen in verband met de geluidshinder die de regio treft in verband met de AWACS vliegtuigen.Planschade. Het moge duidelijk zijn dat bij ongewijzigde uitvoering de door ons en vele anderen in te dienen planschade nog hoger uit zal vallen.□Verzoek□Op grond van deze nadere zienswijze verzoeken wij het Inpassingsplan Buitenring□Parkstad Limburg niet vast te stellen, herstart van de volledige procedure met ter inzage□leggen van alle relevante informatie en indien toch tot vaststelling wordt overgegaan□rekening te houden met hetgeen in deze nadere zienswijze naar voren is gebracht.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op verkeersintensiteiten. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid

van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01707-PEB-AN1MER**

Subzienswijze: **11569**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Winteraecken H.J., Esschenweg 65 6412PW te Heerlen
Doelnota:	1e aanvulling MER
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	per brief van 3 augustus 2010 zond Gedeputeerde Staten mij `Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid. Deze informatie geeft mij aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.mIn het geboden overzicht ontbreken de gegevens over de Esschenweg te Ten Esschen - Heerlen. Dit is een onverklaarbare en waarschijnlijk ook onterechte omissie. Volgens het Verkeerskundig Onderzoek nemen door de plannen voor de Buitenring en in bijzonder de verplaatsing van de aansluiting op de A76 in Nuth, de verkeersstromen op de routes Hellebroek - Brommelen - Ten Esschen en Klinkertstraat - Terlindenweg - Ten Esschen fors toe. Er zal namelijk veel verkeer van deze sluiproutes gebruik gaan maken dat nu nog van en naar Nuth de autoweg neemt. Voor de Esschenweg neemt de verkeersbelasting toe met 50 % van 3.200 naar 4.900 voertuigbewegingen per dag. Volgens de Geluidsbelastingskaart van Heerlen is de geluidsbelasting van de woningen langs de Esschenweg nu al ver boven de normalerwijze geaccepteerde normen (voorkeursgrenswaarde Wet Geluidhinder 48 dB, plandrempel Actieplan geluid 53 dB). Deze huizen ondervinden namelijk een geluidsbelasting over een etmaal gemeten van 60 - 65 dB en 65 - 70 dB. Deze hoge geluidsbelasting wordt niet alleen door autoverkeer veroorzaakt, maar ook door in verhouding veel vrachtverkeer en landbouwverkeer. Naar verwachting zal een groei van het aantal voertuigbewegingen van 50 % ook een forse toename betekenen van de geluidsbelasting. Als zoals in het verleden de geluidsbelasting autonoom groeit, dan is dat een te accepteren feit, waarbij ten hoogste maatregelen kunnen worden verwacht via het gemeentelijk Actieplan Geluid, (maar daar worden andereprioriteiten in gesteld). Echter, deze groeiprognose van het verkeer en daarmee de zwaardere geluidsbelasting zijn direct herleidbaar vanuit de plannen van de Buitenring. Daarmee is ook de verwachte verslechtering van onze leefsituatie rechtstreeks het gevolg van de Buitenring. Dit hoeft niet te worden geaccepteerd. Omdat op de Esschenweg per saldo sprake is van een verslechtering en geen inzicht wordt gegeven in eventuele compenserende maatregelen, kan de aanleg van de Buitenring zoals deze nu is gepland, geen doorgang vinden. Deze zienswijze omvat concreet een keuze tussen twee opties: 1. Voor de vaststelling van de plannen voor de Buitenring dient er voor te worden gezorgd dat de omissie van de niet aanwezige gegevens over de geluidsbelasting van de Esschenweg wordt opgeheven, waarbij tevens zichtbaar wordt wat de daadwerkelijke verslechtering voor de Esschenweg inhoudt en welke maatregelen hiertegen worden voorgesteld. 2. Indien het voorgaande onder 1. niet plaatsvindt, dan mogen de plannen voor de Buitenring niet worden vastgesteld, of dienen deze zodanig te worden gewijzigd dat deze negatieve effecten voor de Esschenweg niet zullen plaatsvinden. Een verslechtering van leefbaarheid door een nog hogere geluidsbelasting voor de Esschenweg ten gevolge van de Buitenring, is niet aanvaardbaar. Voorstellen voor maatregelen dienen tegelijkertijd met de vaststelling van de plannen voor de Buitenring bekend te zijn en financieel te zijn verankerd. Deze maatregelen moeten worden beschouwd als `bestuurscompensatie`. Deze `planschade` mag niet worden afgewenteld op de burger of de gemeente. Naar verwachting geldt deze problematiek van een verslechtering van de leefbaarheid door een veel hogere geluidsbelasting niet alleen voorde Esschenweg maar ook de Klinkertstraat in Hoensbroek. De Klinkertstraat heeft nu al de hoogste gemiddelde overschrijding van de plandrempel van het Actieplan Geluid van heel Heerlen (14,4 dB overschrijding). Voor de goede orde deel ik u nog mede dat ik een afschrift van deze brief heb gestuurd naarhet College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerlen.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. De Esschenweg is zo ver van de BPL gelegen, dat redelijkerwijs niet wordt verwacht dat door de aanleg van de BPL de geluidsbelasting langs die weg zal leiden tot een toename van 2 dB of meer. Vanwege de afstand van de Esschenweg tot de BPL zal het geluid vanwege die weg ook niet bijdragen aan de gecumuleerde geluidsbelasting. Om die redenen zijn in Bijlage 2 geen verkeersgegevens opgenomen over de Esschenweg. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01708-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11571**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Pol H., Nieuwenhagerheidestraat 38 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zouvoor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aandeze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar.Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie),bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructureleprojecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit isvolgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval.Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige)aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van deNieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen,

zoals in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01710-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11585**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dhr Vrösch , Nieuwenhagerheidestraat 58a 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten.In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen.Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar.Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen vanArcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie),bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01711-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11584

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Keulen W.J.M., Thullerweg 2 6361DJ te Nuth

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Geluid, lucht en trillingen

Zienswijze: Op 3 augustus 2010 zond u aanvullende informatie met verkeersgegevens die ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen. Mijn bezwaren tegen de buitenring - en speciaal mijn bezwaren ten aanzien van de te verwachten geluidsoverlast - worden met deze gegevens niet weerlegd: -De toegezonden verkeersgegevens zijn alleen te begrijpen indien enige toelichting wordt gegeven. -Tijdens de voorlichting in het Roda stadion heb ik uitgebreid gevraagd of er nulmetingen ten aanzien van de geluidsbelastingen waren gedaan. Dit was niet het geval, werd mij medegedeeld. Over verkeersgegevens werd niet gepraat. Ik hoop dat U alsnog tot intrekking van bovenstaand plan zult besluiten.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01712-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11594**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Fanchamps A.E.J. ., Krichelbergsweg 25A 6466AN te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Zoals aangegeven in onze vorige zienswijze en uw reactie d.d. 3 augustus 2010, is ook u gebleken dat de ter inzage liggende stukken onduidelijk en niet volledig waren. Additioneel heeft u ons d.d. 3 augustus de bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid toegezonden en ons in de gelegenheid gesteld om in de periode van 3 augustus 2010 t/m 30 augustus 2010 een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen tegen de betreffende bijlage 2 "Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid". Van deze mogelijkheid maken wij hierbij gebruik. Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast wat betreft plaatsbepaling, waardoor behoorlijk veel "zoekwerk" dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de "huidige situatie 2014"en de "toekomstige situatie 2025" is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor een locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige "bijlage 2": 1. paragraaf 3.4.1 "verkeersgegevens" 2. paragraaf 3.4.2. "snelheden" 3. paragraaf 3.4.3 "wegdektypen" In paragraaf 3.4.1 "Verkeersgegevens "wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens zijn dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek , dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10 A). Onze visie met betrekking tot geluid: Door de verkeersaantrekkende werking van de Parkstad Buitenring zal de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten lijken daartoe niet toereikend. Ik verzoek u ons daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij behorende voorzieninginen in de directe omgeving van onze woning. Pas dan kunnen wij onze zienswijze formuleren. De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog , het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het onderzoek nog meer in twijfel. ResumerendWij achten de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek(deelrapport 10A),onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoeken u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat wij hierop kunnen reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder

2006.□□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01713-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11601**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Posma M., Nieuwenhagerheidestraat 60 6374EC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten.In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat deNieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal dezeplandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - enafritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01714-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11609

Indienercategorie: Particulieren en bewonersgroepen

Indiener: Voncken J., Haanweg 13 6374XX te Landgraaf

Doelnota: Inpassingsplan Buitenring

Thema: Geluid, lucht en trillingen

Zienswijze: Bij deze maakt ondergetekende formeel zijn zienswijze met betrekking tot de plannen voor de aanleg en wijze van realisatie van de Buitenring Parkstad bekend. Het plan om de buitenring aan te leggen, waarbij een verbreding van de rijweg richting onze woning aan de Haanweg zal plaatsvinden is volgens mijn zienswijze onacceptabel. Gezien het feit dat de weg zo dicht bij onze woning komt te liggen, maakt de woning nu maar ook later onverkoopbaar, zonder een enorme waardevermindering te moeten accepteren. Daarnaast verwacht ik problemen bij het continueren van ons bedrijf gelegen aan onderstaand adres. Los van het feit dat ik met mijn groot materieel een langere periode mijn erf niet kan betreden zullen met name onze klanten ons niet meer, zonder problemen weten te vinden.Ik behoud mij dan ook het recht voor een planschadeclaim in te dienen indien de aanleg van de Buitenring tot een afname van mijn inkomsten en of tot een waardevermindering van mijn woning op het adres Haanweg 13, 6374XX te Landgraaf zal leiden.

Antwoord: Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01715-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11614**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	de Bruyn J.W.K., Zwaluwstraat 28 6469XS te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	bij deze teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. Men kan zich voorstellen dat indien de gegevens compleet waren geweest er meer mensen een zienswijze ingediend hadden. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie. Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die wij als inwoners van Kerkrade nu al ervaren. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Dominiale Mijnstraat. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haanraderberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook).Ook het vrachtverkeer naar en van firma Hodzelmans in Eygelshoven naar het bruinsteenkolen verwerkingsbedrijf Wiso Split wordt niet meegenomen in de berekeningen. Feit blijft voor ons dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o. a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Wij pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01716-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11615**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Jaminon J.M., Mensheggerweg 38 6371PX te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Aanzienlijke toename verkeersintensiteit op Mensheggerweg en nieuwe Buitenring.□Onaanvaardbare toename van geluidsoverlast o.a. ten gevolge van de noodzakelijke□tracéaanpassing van de Mensheggerweg om met een zeer scherpe bocht de rotondes bij de□Dentgenbacherweg te kunnen bereiken zal nog een extra versterkend effect op deze□geluidshinder hebben. Toename luchtverontreiniging met nadelige effecten van de gezondheid.□Afname woongenot. Waardedaling onroerend goed ten gevolge van bovengenoemde factoren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01717-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11622**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leenders A.M.J., Nieuwenhagerheidestraat 69 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijnrapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000. Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveau voor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat de Nieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden. Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geenberekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen. Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie op de Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe van nu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, is voor de bewoners onaanvaardbaar. Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval. Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01718-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11630**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Het is de vraag of de procedure correct gevolgd is. Conform artikel 3.16 lid 1 van de Algemene Wet Bestuursrecht bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van een zienswijze zes weken Artikel 3 14 lid 1 geeft een mogelijkheid tot het aanvullen met relevante nieuwe stukken. Het betreft hier echter geen nieuw stuk (maar een ontbrekend deel) en de aanvullende informatie is pas na de termijn van de terinzagelegging verspreid. Artikel 8.51 b lid 3 geeft weer dat bij het herstellen van een gebrek de termijn met vier weken verlengd kan worden. De beslissing hieromtrent ligt echter bij de rechtbank en niet bij het bestuursorgaan. Op basis van vorenstaande is onzes inziens de gevolgde procedure incorrect en is een nade zienswijze niet van toepassing. Deze nadere zienswijze dient dan ook niet gezien te worden als een legitimering onzerzijds voor een incorrect gevolgde procedure, maar voor als blijkt dat de gevolgde procedure onverhoopt wel□correct blijkt te zijn. Minister Van der Hoeven heeft onlangs besloten om de termijn van de terinzagelegging voor het inpassingsplan van het project windpark Noordoostpolder opnieuw open te stellen. D.t om teqemoet te komen aan diverse zienswijzen die aangaven dat gegevens ontbraken gedurende terinzagelegging. Tevens heeft de minister gesteld dat een terinzagelegging in de zomervakan niet ideaal is. Daar beide argumenten evenzo van toepassing zijn voor het inpassingplan BPL, gaan we uit van een precedentwerking. Dat wil zeggen dat het inpassingsplan BPL, inclusief aanvullende rapport(en), opnieuw ter inzage wordt gelegd. Omdat de periode van vier weken voor het indienen van een nadere zienswijze geheel binnen de vakantieperiode viel, zijn wij niet in staat geweest om inhoudelijk het rapport te bestuderen. Wat zo snel opviel, is dat de gegevens in het rapport uitgaan van de situatie waarbij de Buitenring wel aansluit op het Duitse autowegennet (bekend als de B258n) en niet aansluit op de Randweg Abdissenbosch. Dit terwijl de aansluiting aan Duitse zijde hoogst onzeker is. Daarnaast zijn bepaalde beslissingen nog niet genomen, die wel significante invloed hebben op de akoestische gegevens (zoals bijvoorbeeld de locatie van de vluchthaven op het tracédeel Reeweg-Hoogstraat in combinatie met de locatie en vorm van het geluidsscherm/wal). De gegevens in het rapport zullen naar aanleiding van deze nog te nemen beslissingen wijzigen, waardoor deze gegevens nu (deels) onbruikbaar zijn.□Bij dezen vragen wij U dan ook om het inpassingsplan BPL inclusief aanvullende rapporten - pas nadat alle significante beslissingen zijn genomen - opnieuw ter inzage te leggen.□Ten overvloede verwijzen wij ten slotte naar de eerder ingediende zienswijze (dd 26 juni 2010). Deze zienswijze blijft onvermoeid van kracht. Vandaar onderstaande herhaling van het bezwaar:□"Het bezwaar heeft betrekking op de volgende gronden van de zienswijze:□nut en noodzaak aanleg Buitenring;□geluidsoverlast;□luchtverontreiniging;□waardevermindering onroerende goederen;□zorgvuldigheidsbeginsel;□motiveringsbeginsel;□evenredigheidsbeginsel.□De negatieve gevolgen van het onverminderd aanleggen van de BPL leidt tot een waardedaling van onze onroerende goederen. Wij zijn voornemens om voor deze waardedaling te zijner tijd een (plan)schadeclaim in te dienen. Voorts zal bekeken worden welke, of en hoe eencompensatie ten gevolge van gezondheidsverslechtering mogelijk is."
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01719-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11634**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Penders R.A.A.M., Vogelzankweg 24 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10Azou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`; 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010, Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. De vraag omtrent (onder andere) de correctheid van de gepresenteerde gegevens is des te groter nu blijkt dat u voor een aantal adressen aan de Vogelzankweg separaat een hogere grenswaarde procedure opstart, terwijl dat deze woningen niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af, nu voor mijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn.Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor

zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01720-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11638**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bodelier J.A.M.A., Nieuwenhagerheidestraat 51 6374EB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik heb Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid (Buitenring Parkstad Limburg 30 Juli 2010) ontvangen. Ik ben verbaasd over het feit dat de cijfers (2014:14.930 en in 2025: 20.887 etmaalintensiteiten) die in deze bijlage worden genoemd weer heel anders zijn dan in de verkeersmodelberekeningen, uitgevoerd door de gemeente Heerlen (Juni 2008). Namelijk voor 2015: 26.000 motorvoertuigen etmaalintensiteiten. In de gehanteerde berekeningen van Arcadis in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4B bijlage 8,4 juni 2010) geeft men voor het jaar 2025 voor de Nieuwenhagerheidestraat een etmaalintensiteit aan van 22.400, waarvan de projectleider van Arcadis Frank Boom aangaf dat het verschil tussen zijn rapport en dat van de Gemeente Heerlen (2008) ontstaat door de te verwachte vergrijzing van de bevolking.(zie kopie) Het verbaasd mij verder dat 2014 als eikpunt wordt aangeduid terwijl de Buitenring op zijn vroegst in 2015 in gebruik genomen wordt met al zijn aansluitingen, en daarom is de berekening voor 2015 (die in deze berekening niet is aangeduid) voor de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat van groot belang. Op dat moment krijgen deze feitelijk te maken met de dan geldende etmaalintensiteiten op de Nieuwenhagerheidestraat. Verder is het mij een raadsel hoe men voor 2014 aan het aantal van 14.930 etmaalintensiteit komt. Er rijden nu op de Nieuwenhagerheidestraat ± 19.000 motorvoertuigen per etmaal (zie kopie overzicht vaste telpunten Landgraaf). Tijdens een gesprek bij de gemeente Landgraaf op l juli 2010 met ingenieur Ivo Brabants is gebleken dat er in het verleden op de Nieuwenhagerheidestraat een lichte stijgende tendens te zien was. maar dat het aantal etmaalintensiteiten zich nu stabiliseert op ± 19.000.Dat het aantal over ongeveer 3,5 jaar 4.000 motorvoertuigen per etmaal minder zou zijn, (dit zou voor ons een droom zijn) lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. Ook zou ik graag willen weten hoe men aan deze getallen komt. Door deze getallen omlaag te brengen, tracht men volgens mij ook het te berekenen geluidsniveauvoor de Nieuwenhagerheidestraat omlaag te brengen. Verder vraag ik mij af welke maatregelen er genomen worden om tot 2014 het geluidsniveau en verkeersintensiteit te minimaliseren (14.930 etmaalintensiteit), maar vooral ook hoe men aan de berekening voor 2025 (20.887 etmaalintensiteiten) komt. Indien nodig zat hierna een onafhankelijk onderzoek moeten plaatsvinden. In het rapport van Goudappel Coffeng adviseurs verkeer en vervoer, bijlage 1: aantal geluidsgehinderde per traject. Basisjaar 2006 en prognosejaar 2010 (zie kopie) is te zien dat deNieuwenhagerheidestraat een gemiddelde plandrempel overschrijding heeft van 6,9 (2006) en 7,1 (2010) (zie kopie). Bij een verkeerstoename door de geplande volledige aansluiting zal deze plandrempel nog veel meer overschreden worden.Verder blijkt uit de bijlage overzicht wegen toekomstige situatie 2025 dat er geen berekeningen voor geluid, trillingen en fijn stof is gedaan, voor de werkelijke geplande vormgeving van de op - en afritten met een 5 baans weg met stoplichten die voor veel meer overlast gaan zorgen wat veroorzaakt wordt door het stoppen stationair lopen en weer optrekken van de gemotoriseerde voertuigen. Ook hierover ontvang ik graag de juiste informatie. Ook hierna zal een onafhankelijk onderzoek nodig zijn bij doorgaan van de plannen.Als ik vervolgens terug kom op de situatie bij mijn voordeur, moet ik concluderen dat de situatie opde Nieuwenhagerheidestraat onacceptabel verslechtert. De verkeersintensiteit neemt enorm toe vannu (19.000) tot (26.000) in 2015 motorvoertuigbewegingen. Terwijl de leefbaarheid al in het geding komt bij 12.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De leefbaarheid is dus op de Nieuwenhagerheidestraat nu al in het geding. Nog meer verkeer door de straat dan nu het geval is, isvoor de bewoners onaanvaardbaar.Het argument van wethouder Janssen dat bij geen volledige aansluiting Hoogstraat andere straten zwaarder belast worden en dat op de daarbij genoemde Schanserweg de etmaalintensiteit van 16.500 onacceptabel wordt bevonden door hem, terwijl de etmaalintensiteit van 26.000 op de Nieuwenhagerheidestraat wel acceptabel wordt bevonden door de wethouder. Dit is volledige willekeur van de hoogste orde! (zie kopie) Het voorgaande, het feit dat wethouder Janssen vasthoud aan een volledige aansluiting Hoogstraat en hiermee voorbij gaat aan alle onderbouwende verkeerskundige onderzoeken en adviezen van Arcadis projectleider Frank Boom, (zie bijgevoegde kopie 15 Hoogstraat aansluiting) en het krantenbericht van zaterdag 8 mei 2010, berekening afrit Hoogstraat onjuist (zie kopie), bevestigd voor mij dat bestuurders van gemeenten voor het maken van grote infrastructurele projecten een enorm gebrek aan kennis hebben en ook kunnen ze de gevolgen niet overzien. Dit is volgens mij ook zeker bij de gemeente Landgraaf het geval.Ik hoop dat u dit gelezen en bekeken te hebben, dat u tot de conclusie komt dat de (volledige) aansluiting op de Hoogstraat onacceptabel is voor de bewoners en verkeersdeelnemers van de Nieuwenhagerheidestraat. En dat u besluit deze aansluiting geheel te laten vervallen, zoals

in het voorkeurstracé was besloten.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer. Bijlage 2 betreft de invoergegevens die zijn gebruikt voor de akoestische modellen van de huidige situatie en de toekomstige situatie. In het kader van de huidige procedure kan geen zienswijze worden ingediend tegen het verkeerskundig onderzoek of een mogelijk te wijzigen ontwerp van de op- en afritten van de BPL. Het ontwerp bij de Nieuwenhagerheidestraat is ambtshalve gewijzigd. De nieuwe situatie is opnieuw akoestisch berekend. Voor de BPL en de op- en afritten leidt dit niet tot een wijziging van de akoestische maatregelen. Voor wat betreft de Nieuwenhagerheidestraat en de Hoogstraat leidt dit wel tot wijziging van de akoestische maatregelen. De gehanteerde gegevens wegverkeer zijn voor het gewijzigd onderzoek niet gewijzigd. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01721-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11648**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens Joost , Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Allereerst wensen cliënten op te merken dat zij het betreuren dat wederom in de vakantieperiode dit stuk ter inzage wordt gelegd. Dit vergroot de kans dat mensen die een zienswijze hebben ingediend geen gebruik kunnen maken van de mogelijkheid tot deze aanvulling (zeker gezien er slechts 4 weken word! geboden voor deze aanvulling). Tevens is het geven van een reactie op bovengenoemde bijlage 2 voorbehouden aan degene die reeds een zienswijze hebben ingediend; wellicht -indien de bijlage direct mede ter inzage was gelegd- waren er meer mensen geweest die een zienswijze hadden ingediend: voor deze mensen is er geen mogelijkheid (meer) om te reageren op de bijlage. Tevens merken cliënten op dat de bijlage zeer theoretisch van aard is, en eigenlijk -zeker zonder toelichting-voor normale burgers niet te begrijpen. Het ter inzage leggen zonder nadere toelichting is dan ookburgeron vriendelij k. In de bijlage wordt geen rekening gehouden met actuele waarden, slechts wordt gewerktmet fictieve cijfers over de jaren 2014 en 2025. Nergens uit de bijlage blijkt dat GS heeft gewerkt metactuele verkeerstellingen. Uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen valt niet te achterhalen op welkelocatie hel betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegegeven. Ook staan er in de bijlage geen absolute gel u ids waarden uitgedrukt in dB(A) aangegeven, slechts een "totale geluidsemissie" waaruit niets te herleiden valt. Voor cliënten is slechts een geluidswaarde in dB(A) van belang. De precieze plaatsing van de geluidsschermen is nog niet duidelijk. Als gevolg hiervan hebben cliënten nog geen antwoord kunnen krijgen op de vraag hoe hoog de geluidswaarde op hun woning zal worden. Tevens is er geen rekening gehouden met het (ver-)bouwen/ slopen van de geluidsschermen. Tenslotte wensen cliënten aan te geven dat in de in de bijlage opgenomen cijfers geen rekening is gehouden met de voorspelde toekomstige daling van hel inwoneraantal van Kerkrade. De cijfers wijzen net op een toename van het aantal voertuigen op de Hamstraat van 40% in de periode tussen 2014 en 2025. Dit is inconsistent.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Het feit dat het ontwerpinpassingsplan en de daarbij behorende onderliggende stukken ter inzage zijn gelegen in de zomervakantie is niet in strijd met wet- en regelgeving. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Het akoestisch onderzoek gaat uit van één jaar voor ingebruikname van de Buitenring, dus het maatgevend jaar 2014 en minimaal 10 jaren na openstelling namelijk 2025. De verkeersgegevens betreffen een uitgangspunt voor het akoestisch onderzoek Een nadere toelichting op de herkomst van deze gegevens vindt u in het de toelichting op het verkeersonderzoek. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. Bijlage 2 bevat alleen de uitgangspunten en niet de resultaten van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het akoestisch onderzoek (de geluidsbelastingen op de gevels van woningen) zijn weergegeven in Bijlage 5 van het

akoestisch onderzoek. In Bijlage 2 is de locatie van geluidsschermen niet bepaald. De locatie van geluidbeperkende maatregelen is weergegeven op de plankaart en in het akoestisch onderzoek, dat al eerder als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage heeft gelegen.□□In de verkeerscijfers is rekening gehouden met de afname van het aantal inwoners in de regio Parkstad. Uit de verkeersprognoses blijkt echter, dat een afnemende bevolkingsomvang niet per definitie leidt tot een algehele afname van verkeersintensiteiten in de regio.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01722-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11655**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Luit G., Keep 2 6446DE te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In bovenvermeld schrijven wordt aangegeven dat u een omissie wenst te herstellen omdat Bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 1ÜA, van 4 juni 2010) ontbrak. Bijlage 2, evenals alle overzichten van de gehanteerde verkeersgegevens geluid, zijn gedateerd op 30-7-2010. Cliënt stelt zich op het standpunt dat het van tweeën een is: 1) of deze gegevens waren niet beschikbaar- zoals de datumaanduiding aangeeft - gedurende de termijn van terinzagelegging (tot en met 28 juli 2010) en zijn daarna beschikbaar gekomen óf 2) de gegevens waren wel beschikbaar maar per abuis niet ter inzage gelegd. Het is van belang vast te stellen of die gegevens beschikbaar waren bij de terinzagelegging van het ontwerp PIP, omdat u ingevolge het bepaalde in artikel 3:11 Awb deze gegevens bij het ontwerpplan ter inzage had moeten ileggen nu deze bijlage ten behoeve van het ontwerpplan is opgesteld en bijgevolg redelijkerwijs nodig was voor de beoordeling van die ontwerpplannen. Voorts wenst cliënt ie wijzen op het deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai` waarin in paragraaf 3.4.1. laatste zin onder de derde bullit wordt aangegeven "in bijlage 2 zijn de ingevoerde verkeersgegevens opgenomen, voor de jaren 2014 zonder BPL en 2025 met BPL". Dit zijn de gegevens die u nu in procedure brengt!□Op grond hiervan kan volgens cliënt de conclusie worden getrokken dat bovenvermelde Bijlage 2, ondanks de datering op 30 juli 2010, gedurende de mzageternüjn niet alleen beschikbaar was, maar ook heeft gediend voor de berekeningen die ten grondslag zijn gelegd aan het ontwerpplan. Door deze Bijlage 2 niet ter inzage te leggen, heeft u gehandeld in strijd met artikel 3:11 Awb. Aan naleving van deze bepaling door bestuursorganen legt (onder meer) de AB RvS strikt de hand. In de door u gevoerde procedure wordt stukje bij beetje informatie verstrekt, klaarblijkelijk ook na de termijn van ter inzage legging. Dit maakt de procedure dermate ondoorzichtig, dat sprake is van "détoumement de pouvoir" waarbij de deelname aan de bestuurlijke besluitvorming én de eventuele toegang tot de rechter een□hindernissenbaan wordt (met verschillende en van de wettelijke regeling afwijkende reactietermijnen) die voor rechtzoekenden niet te nemen is. Cliënt stelt zich dan ook op het standpunt dat de lopende procedure dient te worden beëindigd. Voormelde Bijlage 2 is te belangrijk om buiten de procedure te lalen. Doordat u dit toch heeft gedaan, zijn de belangen van derden geschaad. Indien u het plan wenst door te zetten, dient u derhalve de procedure opnieuw te starten.
Antwoord:	De onderhavige zienswijze kan uitsluitend betrekking hebben op Bijlage 2. Bijlage 2 bevat alleen de uitgangspunten en niet de resultaten van het akoestisch onderzoek. Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□De resultaten van het akoestisch onderzoek (de geluidsbelastingen op de gevels van woningen) zijn weergegeven in Bijlage 5 van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het akoestisch onderzoek en de (doelmatigheids)afweging van geluidbeperkende maatregelen hebben al eerder ter inzage gelegen. Bezwaren over geluidsoverlast kan reclamant dan ook niet naar voren brengen in de onderhavige zienswijze omtrent Bijlage 2.□□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01723-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11661**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meisters-Spapens , Knchelbergsweg 34 6466AP te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij merken op dat uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen niet te achterhalen valt op welke locatie het betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegeven.□Wij merken op dat uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen niet te achterhalen valt op welke locatie het betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van de op de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegeven. Bovendien is in de bijlage meermaals een maximiumsnelheid van 50 km/ uur opgenomen. Dit terwijl het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg enkel uitgaat van 100 km/ uur-autobaanswegen. Ook hierover ontbreekt elke toelichting. Deze bijlage is, wederom, een voorbeeld van hoe ondoorzichtig de Provincie te werk gaat bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsen□motiveringsbeginsel. Wij handhaven dan ook ons standpunt
Antwoord:	In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben.□□In Bijlage 2 zijn niet alleen de verkeersgegevens opgenomen van de Buitenring, maar ook die van de te wijzigen wegen die deel uit maken van het onderliggend wegennet en onderliggende wegen die relevant zijn in verband met cumulatie van geluid. Voor de Buitenring geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur, maar op andere wegen gelden andere snelheden. Dit is de reden waarom in de tabel ook andere snelheden zijn opgenomen dan de snelheid van de Buitenring zelf.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01724-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11654**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hamers-Flucken , John Erkensstraat 4 6466MA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Wij merken op dat uit de in de bijgevoegde bijlage opgenomen overzichten van de wegen niet te achterhalen valt op welke locatie het betreffende overzicht precies betrekking heeft. Een aanduiding van deop de overzichten opgenomen wegen staat namelijk niet aangegeven. Bovendien is in de bijlagemeermaals een maximiumsnelheid van 50 km/ uur opgenomen. Dit terwijl het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg enkel uitgaat van 100 km/ uur-autobaanswegen. Ook hierover ontbreekt elke toelichting. Deze bijlage is, wederom, een voorbeeld van hoe ondoorzichtig de Provincie te werk gaat bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsen/motiveringsbeginsel.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn niet alleen de verkeersgegevens opgenomen van de Buitenring, maar ook die van de te wijzigen wegen die deel uit maken van het onderliggend wegennet en onderliggende wegen die relevant zijn in verband met cumulatie van geluid. Voor de Buitenring geldt een maximumsnelheid van 100 km/uur, maar op andere wegen gelden andere snelheden. Dit is de reden waarom in de tabel ook andere snelheden zijn opgenomen dan de snelheid van de Buitenring zelf. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01725-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11660**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schmitz H.D., Vogelzankweg 30 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Verkeer
Zienswijze:	Ik heb middels schrijven d.d. 23 juli 2010 gebruik gemaakt van mijn mogelijkheid om zienswijzen tegen voornoemde stukken in te dienen. Inmiddels is u ook gebleken dat de ter inzage gelegen stukken niet volledig waren.U heeft daarom bijlage 2 behorend bij het akoestische onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010 met daarin opgenomen de verkeersgegevens, welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen) bij brief d.d. 3 augustus 2010 alsnog toegezonden. U heeft ons daarbij in de gelegenheid gesteld om - in de periode van 3 augustus 2010 tot en met 30 augustus 2010 - een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen tegen de betreffende bijlage 2 `Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid BPL, d.d. 30 juli 2010`, behorende bij het akoestische onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). Van deze gelegenheid maak ik hierbij - tijdig - gebruik. Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake.In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`; 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef uhet wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekendbent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. Mijn woning is niet als zodanig genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd. Dit betreft onder andere mijn woning,

ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek is aangeduid. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties ten aanzien van mijn woning wel gerechtvaardigd zijn. Zijdelings wil ik overigens opmerken dat naar mijn mening het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01726-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11664**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Remmerde J., Vogelzankweg 26 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met ingang van 17 juni 2010 hebben gedurende zes weken navolgende stukken□met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg (hierna: BPL) ter visie□gelegen waarbij de mogelijkheid werd geboden voor het indienen van□zienswijzen bij Provinciale Staten van Limburg:□- Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg;□- 1e aanvulling op de MER Buitenring Parkstad Limburg;□- 2e aanvulling op de MER Buitenring Parkstad Limburg;□- MER aansluiting Nuth.□Ik heb middels schrijven d.d. 23 juli 2010 gebruik gemaakt van mijn mogelijkheid□om zienswijzen tegen voornoemde stukken in te dienen.□Inmiddels is u ook gebleken dat de ter inzage gelegen stukken niet volledig□waren.□U heeft daarom bijlage 2 behorend bij het akoestische onderzoek (deelrapport□10A, d.d. 4 juni 2010 met daarin opgenomen de verkeersgegevens, welke ten□grondslag liggen aan de akoestische berekeningen) bij brief d.d. 3 augustus□2010 alsnog toegezonden. U heeft ons daarbij in de gelegenheid gesteld om - in□de periode van 3 augustus 2010 toten met 30 augustus 2010 - een nadere□gemotiveerde zienswijze in te dienen tegen de betreffende bijlage 2 `Overzicht□gehanteerde verkeersgegevens geluid BPL, d.d. 30 juli 2010`, behorende bij het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010).□Van deze gelegenheid maak ik hierbij - tijdig - gebruik.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand□document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document□opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling,□waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een□specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de□`toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet□vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen□wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee□wegvaknummers gehanteerd).□Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde□parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand□zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden,□doch daarvan is geen sprake.□In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer□verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de□verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend□aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende□is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden□gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde□verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals□opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu□aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde□verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40.□Deze gegevens dateren van 30 juli 2010.□De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het□akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen□nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010.□Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook□daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen□hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse□verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de□geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de□woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u□het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend□bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van□400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op□adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in□combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.`□De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor□bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en□trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel.□Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn

	woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, waaronder mijn woning. Mijns inziens betekent overigens het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen en lijkt dit op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Het is mij echter geheel onduidelijk welke handelswijze u hanteert bij het vaststellen van dergelijke hogere grenswaarde. Immers, voor drie adressen aan de Vogelzankweg heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd. Over bedoelde drie adressen wordt niet in het akoestische onderzoek aangegeven dat een hogere waarde dient te worden vastgesteld, terwijl u dit voor (onder andere) mijn adres wel heeft aangegeven. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01727-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11665**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Burgemeester en G.C. Burgemeester van Wieringen A.H., Knieberglaan 16 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid die de provincie biedt om mijn zienswijze n.a.v. het beschikbaar komen van bijlage 2 van het Akoestisch rapport nader aan te vullen. Er zijn een aantal punten die voor mij aanleiding zijn om de betrouwbaarheid van de uitkomsten van het onderzoek ter discussie te stellen; 1. Metingen en subjectieve waarnemingen stemmen niet overeen met resultaten van het model 2. Het aantal motoren is gemakshalve maar op O gesteld 3. De verschillen in resultaten met eerdere onderzoeken blijven onverklaard 4. De keuze van methoden, technieken en modellen wordt onvoldoende gemotiveerd 5. Het akoestisch model hanteert andere cijfers hier ter plekke dan het Ecorys rapport 6. Vrijwel gelijke situaties leiden tot verschillende oplossingen Grote twijfel is er over heel veel cijfers die bepalend zijn geweest voor de beslissingen met betrekking tot de geluidswerende maatregelen hier ter plekke. Cijfers rollen van model naar model en verder. Etilprognoses, een modelvoorspelling, gaan het Parkstad verkeersmodel in en de resultaten hiervan gaan weer het akoestisch model in. De uitkomsten van dit laatste model acht ik dan ook niet meer betrouwbaar genoeg om als alleen zaligmakend te kunnen gelden Daarom worden simpele zaken als gewoon luisteren, direct meten en je gezonde verstand gebruiken belangrijker. Op dit moment geeft het model referentiewaarden (2014) die op bepaalde locaties hoger zijn dan op andere locaties. Dit komt dan niet overeen met hetgeen ik hoor en meet. Het gaat mij niet om de absolute waarden Wel wil ik opmerken dat ik regelmatig 77 dB meet voor het raam van mijn werkkamer op de derde verdieping waar ik volgens het model een belasting heb van 49,62 dB. Ik begrijp dat je deze getallen niet kunt vergelijken maar ik weet ook dat 77dB verkeerslawaai een hele hoop herrie is. Dit sluit aan bij de merkwaardige verschillen in resultaten van twee jaar geleden met de resultaten nu. Grofweg is mijn situatie volgens het inpassingplan ineens zo`n 10 dB beter dan 2 jaar geleden beweerd werd bij de presentatie van de tracénota. Ook zoiets als het simpelweg op nul stellen bij de invoer van het akoestisch model van het aantal motoren die toch voor een aanzienlijk deel van de overlast zorgen, is wel weer erg kort door de bocht. De luchtige motivatie van een medewerker van de provincie dat de motoren te verwaarlozen zijn, is zwak. Ook op andere punten is de motivatie zwak of ontbrekend t.a.v. de gevolgde onderzoeksmethodiek. Bijvoorbeeld de keuze voor het gebruik van rekenmethode 2 bij het akoestisch model wordt wel genoemd maar niet gemotiveerd. Het gevolg is wel dat hellingen in de weg van minder dan 3% akoestisch als 0% worden behandeld. Toch heeft de helling hier in de weg van ongeveer 2% en een kilometer lang we! degelijk een negatief effect op de geluidsoverlast. Volgens het akoestisch rapport zijn hier ter plekke in 2025 ongeveer 25000 voertuigbewegingen per dag maar volgens het Ecorys rapport ongeveer 29000. Het verschil is zo`n 4000 bewegingen per dag Ook dit is weer een indicatie dat de cijfers met een korrel zout genomen moeten worden. Deze spreiding in data uit zich ook in de resultaten die de modellen leveren. Zo komt er bij de Apollolaan wel een 4 meter hoog scherm maar volgens het PIP ter hoogte van de Knieberglaan maar een scherm van 2 meter. Dit staat er nu al en is nu a! veruit onvoldoende. De geringe verschillen tussen beide situaties kunnen het verschil in te nemen maatregelen niet verklaren en zeker niet rechtvaardigen. Eigenlijk moet er gesteld worden dat de provincie weigert om maatregelen te nemen aangezien de geluidswal er al staat en bij groot onderhoud van de N299 het wegdek naar verwachting sowieso door enkellaags zoab zou worden vervangen. En de situatie is op akoestisch gebied nu al zo beroerd. Bij de bespreking van onze problemen met de voorgestelde beperkte oplossing van alleen 1 laagje zoab bij de gemeente, is natuurlijk gesproken over het verbeteren van zowel de geluidsproblematiek alsook de emissieproblematiek door middel van een geluidsscherm van tenminste vier meter hoog. De gemeente heeft geen probleem met een dergelijk scherm en naar ik begrepen heb ook de provincie niet. Wij als bewoners willen heel graag een hoog en lang scherm. Toen kwamen de kosten ter sprake. De gemeente kon geen enkele indicatie geven van de meerkosten van een hoger geluidsscherm en de meerkosten van dubbellaags zoab. Dat maakt het wel moeilijk als je constructief mee wil denken over oplossingen. Naar mijn idee pakt het totale kostenbaten plaatje (in MKBA termen) voor een hoger en langer scherm uitstekend uit. Aan de batenkant staan beter leefmilieu, minder waardedaling woningen, meer WOZ opbrengst, minder en lagere planschadeclaims, minder tegenwerking bij het realiseren van de ring, goed voor het rechtvaardigheidsgevoel van de bewoners hier ter plekke, enz.. Op dit laatste punt wil ik gelijk even inhaken. Wij, bewoners van de Knieberglaan, de Schanserweg en de

daarachter gelegen wegen hebben het gevoel dat we, voor zover het de cijfers op akoestisch en emissie gebied betreft, beduveld worden waar we bij staan. En zo kom ik dan weer terug bij een basis idee ten aanzien van zo`n buitenring; "Je doet het goed of je doet het niet". Dus als het aan mij ligt dan is het ook gewoon een kwestie van of voldoende maatregelen of geen buitenring. Want hij is aantoonbaar niet lonend, niet nuttig en niet noodzakelijk. Het financiële beeld van het totale project is trouwens erg vaag Het is totaal niet mogelijk te beoordelen of de financiële afwegingen die gemaakt zijn, correct zijn. Ik verzoek u de projectbegroting zodra deze beschikbaar is, te publiceren en tevens de mogelijkheid tot reageren te bieden. Een gezamenlijke aanpak van provincie en gemeente van de totaal problematiek van het Schanserveld en het binnen de corridor gelegen deel van het Hoefveld is dringend gewenst. Aangezien bloembakken op de Schanserweg ongewenst zijn omdat deze als ontsluitingsweg gehandhaafd wordt, is zoab op deze weg wel het minste dat er verwacht mag worden

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Reclamant stelt dat de verkeersgegevens uit het verkeerskundig onderzoek niet overeenkomen met resultaten van eerder uitgevoerd onderzoek. Het is niet duidelijk op welke eerdere onderzoek reclamant doelt. Wij hebben geen reden om te twijfelen aan de juistheid van het verkeerskundig onderzoek. Het is mogelijk dat reclamant verschillen constateert tussen verkeersintensiteiten uit Bijlage 2 en verkeersintensiteiten uit het verkeerskundig onderzoek. De reden hiervoor is dat de intensiteiten in de verkeerskundige onderzoeken en de intensiteiten in het akoestisch onderzoek in verschillende eenheden worden uitgedrukt. In het verkeerskundig onderzoek zijn werkdagintensiteiten weergegeven en in het akoestisch onderzoek is sprake van weekdagintensiteiten. De weekdagintensiteiten zijn over het algemeen lager dan de werkdagintensiteiten. Ook hebben de verkeersonderzoeken en de akoestische onderzoeken kunnen betrekking op verschillende maatgevende jaren. In Bijlage 2 zijn geen verkeersgegevens opgenomen van motorrijwielen. De reden hiervoor is dat in artikel 3.1 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 motorrijwielen niet zijn opgenomen als bij het akoestisch onderzoek in ogenschouw te nemen categorieën motorvoertuigen. Blijkens de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 hoeven motorrijwielen niet bij het akoestisch onderzoek te worden betrokken, omdat zij slechts een zodanig gering deel uitmaken van de totale verkeersstroom, dat ze doorgaan geen significante invloed hebben op het equivalente geluidsniveau. Op grond van het verkeersmodel zijn er geen gegevens beschikbaar van motoren. Er zijn ook geen verkeerstellingen beschikbaar waarin motoren zijn opgenomen. Het aandeel van motoren is echter verwaarloosbaar in de geluidsbelasting. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01728-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11666**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Suppers T., Vogelzankweg 12 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Met ingang van 17 juni 2010 hebben gedurende zes weken navolgende stukken met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg (hierna: BPL) ter visie gelegen waarbij de mogelijkheid werd geboden voor het indienen van zienswijzen bij Provinciale Staten van Limburg: - Ontwerp Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; - 1e aanvulling op de MER Buitenring Parkstad Limburg; - 2e aanvulling op de MER Buitenring Parkstad Limburg; - MER aansluiting Nuth. Ik heb middels schrijven d.d. 23 juli 2010 gebruik gemaakt van mijn mogelijkheid om zienswijzen tegen voornoemde stukken in te dienen. Inmiddels is u ook gebleken dat de ter inzage gelegen stukken niet volledig waren. U heeft daarom bijlage 2 behorend bij het akoestische onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010 met daarin opgenomen de verkeersgegevens, weiketen grondslag liggen aan de akoestische berekeningen) bij brief d.d. 3 augustus 2010 alsnog toegezonden. U heeft ons daarbij in de gelegenheid gesteld om - in de periode van 3 augustus 2010 toten met 30 augustus 2010 -een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen tegen de betreffende bijlage 2 `Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid BPL, d.d. 30 juli 2010`, behorende bij het akoestische onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). Van deze gelegenheid maak ik hierbij - tijdig - gebruik. Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk vee! `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`: 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2 `Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Mijn visie met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch

onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, waaronder mijn woning. Mijns inziens betekent overigens het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen en lijkt dit op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Het is mij echter geheel onduidelijk welke handelswijze u hanteert bij het vaststellen van dergelijke hogere grenswaarde. Immers, voor drie adressen aan de Vogelzankweg heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd. Over bedoelde drie adressen wordt niet in het akoestische onderzoek aangegeven dat een hogere waarde dient te worden vastgesteld, terwijl u dit voor (onder andere) mijn adres wel heeft aangegeven. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. Resumerend Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01729-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11669**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Leufkens B.M.A., Achter den Hof 19 6436EJ te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Volgens de situatie 2025 zal de weg zich precies bij onze achtertuin splitsen in een vierbaansweg met in- en uitritten naam 724 en 858 met als gevolg dat het geluidsoverlast hier groter zal zijn. De aanleg van deze weg zal ook lijden tot waardevermindering van de woning. Hierdoor ben ik genoodzaakt om te zijner tijd een verzoek in te dienen voor planschade.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01730-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11672**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	St. Milieufederatie Limburg , Godsweerderstraat 2 6041GH te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie Verkeer
Zienswijze:	Wij hebben kennis genomen van de ter inzage gelegde bijlage met de ontbrekende gegevens. Dit heeft geleid tot onderstaande zienswijze die zowel inhoudelijk als procedureel een aanvulling is op onze eerder ingediende zienswijze.□□Inhoudelijk□Uit bestudering van de per 3 augustus 2010 ter inzage gelegde "bijlage 2 Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" blijkt, dat de verkeersintensiteiten niet corresponderen met eerder ter inzage gelegde stukken. Het blijkt dat de verkeersintensiteiten die nu gebruikt zijn bij de effectbepaling, in dit geval geluid, lager zijn dan de intensiteiten gebruikt bij de verkeerskundige onderbouwing. □□Dat u gebruik maakt van twee verschillende verkeersmodellen is uiteraard uw eigen keus. Dit mag echter niet leiden tot input van verschillende intensiteiten. Het is bijzonder vreemd dat juist bij de effectbepaling, voor de burgers, lagere intensiteiten gebruikt zijn dan bij de onderbouwing van de noodzaak. De modetien zijn niet gekalibreerd, niet op elkaar afgestemd of er zijn verschillende prognoses ingevoerd. Dat laatste zou een bewuste manipulatie zijn. Waar hoge intensiteiten gewenst zijn worden hogere prognoses ingevoerd en waar lagere intensiteiten gewenst zijn worden lagere prognoses ingevoerd.□Wij verzoeken dan ook de invoergegevens (de verkeersvraag) en de basis waarop deze zijn□gebaseerd openbaar te maken. Ook het gehanteerde "verkeersvraagmodel" dat aan de basis heeft gestaan van de beide door u gehanteerde verkeersmodellen, willen wij graag kunnen inzien.□□Procedureel□De nu ter inzage gelegde bijlage is gedateerd op 30 juli 2010. Deze is dus geen onderdeel geweest van de besluitvorming in juni 2010. Dit duidt op een onzorgvuldige besluitvorming.□Gezien de verwijzing in deelrapport 10A mogen wij aannemen dat de nu ter inzage gelegde bijlage wel al bekend was en dus opnieuw is gedateerd. Indien dit inderdaad het geval is zou er zelfs sprake zijn van valsheid in geschrifte.Gelet op de nog te verwachten onderzoeksrapporten, met onder andere de nadere onderbouwing van de significante effecten, worden wij geconfronteerd met een zeer ondoorzichtige en onzorgvuldige □besluitvorming. De belanghebbenden en mogelijke insprekers alsook de leden van provinciale staten kunnen zich dan ook geen totaalbeeld vormen. Helaas hebben sommige statenleden/fracties hieraan geen behoefte (zie bijlage 1, publicatie Dagblad de Limburger d.d. 25-08-2010). Ook voor de aanvullende zienswijze geldt een termijn van zes weken en niet een termijn van vier weken. Er is jurisprudentie waaruit zou blijken dat zelfs de gehele ter inzage legging opnieuw zou moeten. Hopelijk bent u echter na lezing van de vele zienswijzen tot inkeer gekomen. In dat geval bevelen wij u ook aan om de echte verkeerskn el punten (bijlage 2) aan te pakken. Wij vragen u derhalve de procedure inzake de Buitenring Parkstad Limburg stop te zetten
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □ □ Het akoestisch onderzoek gaat uit van weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten. Deze zijn lager dan de werkdaggemiddelde etmaalintensiteiten zoals zijn gepresenteerd in deelrapport voor verkeer, dat ook ter inzage heeft gelegen. Van bewerking van verkeersgegevens is dan ook geen enkele sprake. □□Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag zijn gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01731-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11674**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee wegvaknummers gehanteerd). Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10Azou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`: 1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2`Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Er is voor wat betreft de Vauputsweg geen sprake van een reconstructie, omdat de toename die ter hoogte van deze weg is berekend een gevolg is van de aanleg van de BPL, niet van de wijziging van de Vauputsweg. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01733-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11678**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gillich H., Vogelzankweg 10 6374AH te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie. Een goede vergelijking tussen de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025` is nagenoeg onmogelijk omdat de kaarten niet vergelijkbaar zijn opgenomen in de bijlage, alsmede de gekozen□wegvaknummers voor beide situaties verschillen (voor één locatie worden twee□wegvaknummers gehanteerd).□Vervolgens is het onduidelijk op welke wijze de verschillende gehanteerde□parameters voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake.□In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer□verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu□aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010.□De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek, dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: □`De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zal leiden tot een forse verkeerstoename in een woonstraat. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Mij is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoeken alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.`□De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor□bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en□trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel.□Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van mijn woonadres het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, waaronder mijn woning. Mijns inziens betekent overigens het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen en lijkt dit op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Het is mij echter geheel onduidelijk welke handelswijze u hanteert bij het vaststellen van dergelijke hogere grenswaarde. Immers, voor drie adressen aan□de Vogelzankweg heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd. Over bedoelde drie adressen wordt niet in het akoestische onderzoek aangegeven dat een hogere waarde dient te worden vastgesteld, terwijl u dit voor (onder andere) mijn adres wel heeft aangegeven. Mijn conclusie is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraag me af of de door u verstrekte gegevens überhaupt□voldoende zijn gemotiveerd zijn en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn.□Mijns inziens derhalve een zeer onduidelijke en daarmee onzorgvuldige gang van zaken hetgeen nadere onderbouwing en verduidelijking behoeft. □Resumerend □Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan□het akoestische onderzoek (deelrapport

10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op verkeersintensiteiten.

In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. De vaststelling van een hogere waarden voor de 3 woningen aan de Vogelzankweg heeft geen betrekking op de procedure voor de inzage van bijlage 2. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01734-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11679**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwer-Hennekens P., Van Hövell tot Westerflierhof 30 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bijlage 2 is:□Onduidelijk□Op de kaart "Overzicht van wegen huidige situatie 2014" zowel als op de kaart "Overzicht□wegen toekomstige situatie 2025" zijn de namen, die bij de diverse wegvakken staan op□heel veel plaatsen onleesbaar. Bovendien hebben dezelfde wegvakken in 2014 andere namen□dan in 2025.□Zo is het voor ons onmogelijk de namen van de BPL en van de op- en afritten, die aan de□achtertuin van onze woning grenzen, te lezen.□Dit geldt ook voor de zeer in de nabijheid van mijn woning geprojecteerde ovatonde en de□BPL met op- en afritten richting Brunssum.□Oncontroleerbaar□De invoering van de getallen uit het verkeersmodel Buitenring zijn oncontroleerbaar.□Aangezien er geen uitdraai van het verkeersmodel Parkstad ter inzage ligt, is niet te□controleren of de getallen uit het verkeersmodel ook overeenkomen met de getallen die nu in het geluidrapport toegepast worden. Er is niet te zien of de verdeling in percentages tussen licht verkeer, middelzwaar en zwaar verkeer wel goed ingevoerd zijn.□Betrouwbaarheid verkeersgegevens.□Wij hebben een beperkt aantal leesbare verkeersgegevens in onze woonomgeving bekeken.□Enkele opmerkelijke cijfers, die de betrouwbaarheid van de gegevens aantasten.□-Hommerterallee 2014: naam 25 aantal voertuigen 10.096□naam 11 aantal voertuigen 3.976□-Hommerterallee 2025: naam 8 aantal voertuigen 13.836□naam 4 aantal voertuigen l .250.□Dit zou betekenen, dat in 2014 na 100 meter ruim 6.000 voertuigen de wijken in gaan.□In 2025 zouden dat zelfs 12.600 voertuigen zijn.□-Hagendorenweg 2014: naam 680 aantal voertuigen 144□naam 46 aantal voertuigen 2.795□Tussen naam 680 en naam 46 zijn geen zijwegen. Desondanks vermeerdert het aantal□voertuigen met 2.651.□-Hagendorenweg 2025: naam 16 aantal voertuigen 2.564□-Kloosterberg 2025: naam 864 aantal voertuigen 358□Deze weg is nota bene halverwege afgesloten voor alle autoverkeer.□Langs deze weg liggen 12 woningen.□Deze weg wordt in 2014 niet vermeld.□Correctheid straatnamen.□De straatnaam Allee, richting Patersweg, wordt in 2025 na de ovatonde ineens Akerstraat□Noord genoemd, (naam 532)□Etmaalintensiteit□Akerstraat Noord naam 532 in 2025□Volgens bijlage 2 24.956□Volgens deelrapport 4B 27.100□Allee (BPL-Hommerter Allee) naam 531 5 12 11 10 in2025□Volgens bijlage 2 18.748□Volgens deelrapport 4B 20.300□Bodemgebied□Het grijs gearceerde bodemgebied is niet nauwkeurig. Ten onrechte wordt er van uitgegaan□dat er achter de woningen van Van Hövell tot Westerflierhof geen verharding voorkomt.□De betrouwbaarheid van de geluidsberekening is in twijfel te trekken.□Verkeerstoename rond Van Hövell tot Westerflierhof 30□2014: Allee naam 156 totaalaantal 11.594□2025: AkerstrN naam 532 totaalaantal 24.956 (27.100?)□BPL onleesbaar□Deelrapport 4B totaal aantal 28.900□Conclusie: In 2014 totaal 11.594 motorvoertuigen□In 2025 totaal 53.856 motorvoertuigen□Hierbij komt nog het voet/ft ets/brommerpad dat direct achter onze woning.□Een voetpad direct naast onze woning.□En het fiets/brommerpad op langs Akerstr.N naam 532 op ca. 30 meter afstand.□Alleen al het aantal voertuigen is bijna een vervijfvoudiging (4,65 keer).□Hierbij komt de geluidsoverlast van luidruchtige voetgangers, fietsers en knetterende□brommers.□Voor ons een onleefbare en een onveilige situatie.□Voorts willen wij wijzen op de datering van de rapporten.□Deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010□Bijlage 2 d.d. 30 juli 2010
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □ □ In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. □□Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het

rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□Het geluidsmodel is gemodelleerd volgens de voorschriften van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.□□De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op verkeersintensiteiten. □□De Hommerter Allee is geen weg waar een fysieke wijziging optreedt. De verkeersintensiteiten voor deze weg hebben dan ook geen betrekking op de geluidsbelasting van te wijzigen of nieuw aan te leggen wegen. De verkeersintensiteit is wel gebruikt voor de berekening van cumulatie. Een etmaalintensiteit van 13836 in de toekomstige situatie, zoals opgenomen in het akoestisch onderzoek, is op die plaats, terecht opgemerkt niet mogelijk. Voor de berekening van cumulatie heeft het echter geen effect omdat deze weg ver verwijderd ligt ten opzichte van woningen met een hogere waarde vanwege de BPL of Allee. □□De Hagendorenweg is geen weg waar een fysieke wijziging optreedt. De verkeersintensiteiten voor deze weg hebben dan ook geen betrekking op de geluidsbelasting van te wijzigen of nieuw aan te leggen wegen. De verkeersintensiteit is niet gebruikt voor de berekening van cumulatie. Een etmaalintensiteit van 144 in de huidige situatie is op die plaats niet reeel. Voor de berekening van cumulatie heeft het echter geen effect omdat deze omissie niet voorkomt in de toekomstige situatie waarvoor de cumulatie wordt bepaald. □ □De Kloosterberg/Brunssumerweg is een weg met uitsluitend bestemmingsverkeer en is deels afgesloten. Nader onderzoek naar deze weg is niet relevant. In de huidige situatie is deze weg niet opgenomen. In de toekomstige situatie is deze weg wel opgenomen ten behoeve van cumulatieberekeningen. □Het afsluiten van de Kloosterberg/Brunsssummerweg betekent niet dat de verkeersintensiteiten afnemen tot 0. Een resterend aantal van 385 motorvoertuigen heeft betrekking op bestemmingsverkeer dat nog gebruik kan maken van deze weg. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01735-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11688

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rikers F., Nierhoven 26 6361GP te Nuth Snackers H., Nierhoven 26 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op mijn zienswijze betreffende alle aan de inspraakprocedure onderworpen en ter□visie liggende stukken inzake de Buitenring Parkstad ümburg/HGW, dien ik bij deze mijn nadere□gemotiveerde zienswijze op de door u per schrijven van 03-08-2010 toegezonden "Bijlage 2:□overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" de dato 30-07-2010 in.□Mijn nadere bedenkingen c.q. bezwaren zijn, naast de in mijn zienswijze genoemde, dat deze□bijlage, die slechts de verkeersgegevens ten grondslag liggende aan de akoestische berekeningen weergeeft, geen oplossing biedt voor de in mijn bovengenoemde zienswijze geschetste problematiek.□Mijn bovengenoemde zienswijze heeft derhalve tevens betrekking op bedoelde bijlage 2.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01736-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11687

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Meijers W., Nierhoven 23 6361GP te Nuth Schaakxs J., Nierhoven 23 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op mijn zienswijze de dato 27-7-2010 betreffende alle aan de inspraakprocedure onderworpen en ter visie liggende stukken inzake de Buitenring Parkstad Limburg/HGW, dien ik bij deze mijn nadere gemotiveerde zienswijze op de door u per schrijven van 3-08-2010 toegezonden "Bijlage 2: overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" de dato 30-07-2010 in. Mijn nadere bedenkingen c.q. bezwaren zijn, naast de in mijn zienswijze genoemde, dat deze bijlage, die slechts de verkeersgegevens ten grondslag liggende aan de akoestische berekeningen weergeeft, geen oplossing biedt voor de in mijn bovengenoemde zienswijze geschetste problematiek.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01737-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11689

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Niestadt D., Nierhoven 35 6361GP te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In aanvulling op mijn zienswijze de dato 19-07-2010 betreffende alle aan de inspraakprocedure onderworpen en ter visie liggende stukken inzake de Buitennng Parkstad Limburg/HGW, dien ik bij deze mijn nadere gemotiveerde zienswijze op de door u per schrijven van 03-08-2010 toegezonden "Bijlage 2: overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid" de dato 30-07-2010 in. Mijn nadere bedenkingen c.q. bezwaren zijn, naast de in mijn zienswijze genoemde, dat deze bijlage, die slechts de verkeersgegevens ten grondslag liggende aan de akoestische berekeningen weergeeft, geen oplossing biedt voor de in mijn bovengenoemde zienswijze geschetste problematiek.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11691**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: □`Ten aanzien van het verrichte akoestische onderzoek heb ik navolgende vragen:□1. Welke inputgegevens - zoals verkeerscijfers en uitdraaien Geomilieu (lijst met hoogtelijnen, ontvangers, berekende resultaten, enzovoorts) - zijn gehanteerd? Door het ontbreken van deze gegevens is het onderzoek niet op juistheid te controleren en kunnen de getrokken conclusies niet op waarde worden geschat; □2. Uit de momenteel ter visie liggende stukken is niet te herleiden welke wegen betrokken zijn bij het bepalen van de gecumuleerde geluidbelasting. Ook is niet inzichtelijk welke aftrek is toegepast;□3. Het akoestische onderzoek gaat uitsluitend in op de Wet geluidhinder. De GES is daarbij niet toegepast. Aangezien in de akoestische rapportage aangegeven wordt dat de MER moet worden aangevuld, dient deze rapportage feitelijk te moeten worden aangevuld zodat GES besproken kan worden in het MER rapport;□4. Met betrekking tot de ovatonde op de kruising van de Allee en de Akerstraat-Noord is□in het akoestische onderzoek geen rekening gehouden met een toename van de□geluidbelasting als gevolg van het afremmen en optrekken van voertuigen. Vorenstaande geldt tevens voor de aansluiting van de op- en afritten van de BPL op de ovatonde;□5. De gecumuleerde geluidbelasting op het adres Oudestraat 6 zal volgens het akoestische onderzoek meer dan 48 dB gaan bedragen. Volgens de ter visie liggende stukken is dit niet als gevolg van de BPL en/of de Allee. Ik vraag u om aan te geven welke andere bronnen zorgen voor een het totale deel geluidbelasting van meer dan 48 dB?□6. Uit de nu ter visie liggende stukken is mij niet gebleken of en, zo ja, welk soort geluidwerende voorziening zal worden gerealiseerd tussen de Oudestraat 6 en de BPL□Ten aanzien van voornoemde vragen omtrent het verrichte akoestische onderzoek verzoek ik u om de gevraagde gegevens aan te dragen c.q. één en ander nader te onderzoeken.`□Hoewel u met het nu ter visie leggen van bijlage 2 behorende bij het akoestische onderzoek antwoord geeft op de eerste, in mijn zienswijzen, gestelde vraag omtrent het akoestische onderzoek, ben ik van mening dat de thans door u aangeleverde informatie verder geen enkele toevoeging oplevert voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. □Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. □Vervolgens is naar mijn mening onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doc h daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die□voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij stel ik vraagtekens bij de door u gehanteerde verkeersprognoses, in relatie tot de door u berekende geluidsbelasting op de Oudestraat 6. Uit deze verkeersgegevens blijkt dat over de Allee, aan de voorzijde (westzijde) van mijn pand, het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de `huidige situatie 2014` zal toenemen met circa 7.200 stuks in 2025. Dit is een toename van voertuigbewegingen over de Allee van□meer dan 60%. Daar bovenop komt het nieuwe verkeer over de BPL en de nabij mijn pand geplande op- en afrit. Ter plekke van de afrit vanaf de BPL, geprojecteerd direct naast mijn pand, zullen in 2025 ruim 7.700 voertuigbewegingen gaan plaatsvinden. De oprit op de BPL, vanaf de Allee/Akerstraat Noord, zal bijna 8.600 voertuigbewegingen te verduren krijgen.□Derhalve is ten zuiden van mijn pand, als gevolg van enkel de nieuwe op- en afrit op en vanaf de BPL, sprake van een totaal aantal extra (én nieuwe) voertuigbewegingen van nog eens circa 16.300. Uit bijlage 2 kan ik niet herleiden wat de verkeersintensiteit nabij mijn pand aan de Oudestraat 6 over de hoofdrijbaan van de BPL is. Hoe dan ook, ten opzichte van de huidige situatie (2014),

waarbij sprake is van 11.594 voertuigbewegingen over de Allee, is in 2025 nabij mijn pand, reeds enkel vanwege de nabij mijn pand geplande op- en afrit, sprake van in totaal 35.037 (Allee: 18.748; oprit: 8.578; afrit: 7.711). Dit is 3x zoveel (!) dan in de huidige situatie. Wellicht dat ter plekke van de Oudestraat 6, als gevolg van de verkeersintensiteit over de hoofdrijbaan van de BPL zelf, mogelijk sprake zal zijn van 4x meer verkeer dan in de huidige situatie. Doch, dit kan momenteel niet uit de bijlage 2 worden opgemaakt. Ik verzoek u om dit aan mij te verduidelijken. Het is voor mij, gelet op de nu gepresenteerde verkeersgegevens en de zeer forse toename daarvan nabij mijn pand aan de Oudestraat 6, onbegrijpelijk dat in het akoestische onderzoek wordt geconcludeerd dat voor mijn pand `slechts` een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld om aan de wettelijke geluidsnormen te kunnen voldoen (zeker nu ook blijkt dat geen geluidsscherm zal worden gerealiseerd nabij mijn pand). Het is niet te bevatten dat een (minstens) 3x zo grote verkeersintensiteit volgens uw gegevens slechts een toename van 1,15 dB (heersend 4,5 meter: 52,25 dB; toekomst 4,5 meter: 53,4 dB) impliceert. Ik verzoek u om ten aanzien van mijn pand aan de Oudestraat 6 dit aspect nader te motiveren met gedegen onderzoek en mij hieromtrent te informeren, waarbij mij de mogelijkheid wordt geboden om daarop te reageren. Gelet op vorenstaande trek ik dan ook uw conclusie, dat als gevolg van het realiseren van de BPL de leefbaarheid (woon- en leefklimaat) verbetert, volledig in twijfel voor wat betreft de locatie Oudestraat 6. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu V1.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10 A).

Antwoord: Vervolg en reactie in subzienswijze 11744

Hoofdzienswijze: **01738-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11744**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vaessen H.M.J., Knipstraat 41 6321AM te Wijlre
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Planning BPL en gehanteerde onderzoeksjaren De planning van openstelling van de BPL heb ik reeds in mijn zienswijze ter discussie gesteld. Naar mijn mening is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (1 jaar voor en 10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn.□Ik verzoek u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□□Resumerend□Ik acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar□alle waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een□onrealistische planning.□Met name trek ik uw conclusie, dat slechts sprake is van een toename van 1,15 dB op□4,5 meter boven maaiveld, in twijfel nu dat is gebleken dat nabij mijn pand het aantal□voertuigbewegingen (minstens) 3x zo groot wordt dan in de huidige situatie. Ik acht het□door u te creëren woon- en leefklimaat ter plekke van de Oudestraat 6 onacceptabel.□Ik verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te□dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan□reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. □□Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□Het geluidsmodel is gemodelleerd volgens de voorschriften van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.□□De door reclamant aangegeven toename van de geluidbelasting is de toename die optreedt als gevolg van de BPL. De intensiteittoename van de Allee heeft geen invloed op de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de BPL. □□De motivering van de gehanteerde peiljaren zijn reeds vermeld in het akoestisch rapport en dat als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan is gevoegd waarvoor een aparte inspraakprocedure heeft plaats gevonden. In het kader van die procedure kon zienswijzen tegen het geluidsonderzoek worden ingediend.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01739-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11690**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van den Bergh , Van Hövell tot Westerflierhof 28 6431DG te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Redelijkerwijs mag van ons niet verwacht worden dat wij binnen de gestelde termijn van 4 weken, notabene in de vakantieperiode, een adequate zienswijze te kunnen inleveren. Wij leggen dan ook de nadruk op het gebied rondom van Hövell tot Westerflierhof. Tevens kan men redelijkerwijs van burgers niet verwachten nog alert te zijn op een publicatie voor het indienen van een aanvullende zienswijze. De brief van Provincie Limburg met de mededeling dat op de ontbrekende gegevens van het akoestisch rapport alsnog een zienswijze kan worden ingediend is gedateerd op 3 augustus en verzonden op 3 augustus. De inzage termijn wordt hierdoor bekort met l a 2 dagen. Dit is in strijd met het beginsel van fair play. De in dit rapport verstrekte informatie is onduidelijk, niet toegankelijk en bevat tevens fouten. Dit rapport is dan ook in strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur. In het rapport is niet te verifiëren het totaal aantal voertuigen per wegvlak voor zowel 2014 als 2025 omdat ook in dit rapport de inputgegevens van het verkeersmodel ontbreken. Deze zijn ook niet terug te vinden in de al eerder gepubliceerde stukken, die als leidraad voor dit rapport te gebruiken zouden zijn. Dit geldt tevens voor de procentuele verhoudingen tussen lichte, middelzware en zware voertuigen voor zowel 2014 als 2025 omdat ook in dit rapport de inputgegevens van het verkeersmodel ontbreken. Deze zijn ook niet terug te vinden in de al eerder gepubliceerde stukken, die als leidraad voor dit rapport te gebruiken zouden zijn. In het rapport is niet te verifiëren de daguur-, avonduur- en nachtuur-percentages voor zowel 2014 als 2025 omdat ook in dit rapport de inputgegevens van het verkeersmodel ontbreken. Deze zijn ook niet terug te vinden in de al eerder gepubliceerde stukken, die als leidraad voor dit rapport te gebruiken zouden zijn. In dit rapport is niet te verifiëren de totale geluidsemissie dag, avond en nacht. Hoe deze berekening tot stand is gekomen en hoe deze geïnterpreteerd moet worden. In de toelichting afkortingen is niet aangeduid welke 24-uurs aanduiding geldt voor dag, avond en nacht. Er is geen onderscheid gemaakt in ochtend- en avondspits, het resterende daggedeelte en de nacht. Dit geeft een vertekenend beeld in het bijzonder voor de voor de ontoelaatbare hoge geluidsbelasting die ontstaat tijdens de ochtend- en avondspits en de nacht. De nummeringen van wegen op `bijlage 2: overzicht wegen toekomstige situatie 2025` (vooral aansluiting Allee) is onleesbaar of onduidelijk om welk wegvlak het gaat (ook in de lengteaanduiding) zodat deze moeilijk, zo niet onmogelijk terug te vinden zijn in de berekeningen. Onduidelijk is of in de berekening rekening is gehouden met de extra geluidsbelasting die een verhoogde ovatonde met zich meebrengt o.a. door de verhoging van de Allee, door de overzichtelijkheid/onverzichtelijkheid van de voertuigenbenadering van de ovatonde, door de verkeersafwikkeling op de ovatonde zelf, door de onvermijdelijke wachtrijen op de toegangswegen van de ovatonde. Dit geldt tevens voor de snelheid. Voor zover wij kunnen nagaan wordt de snelheid voor de wegvlakken op de ovatonde bepaald op 50 km/uur. Dit is een niet realistisch uitgangspunt. Deze zal variëren van O tot maximaal 30 a 40 km/uur. Van de enkele wegvlakken die rondom van Hövell tot Westerflierhof die wel leesbaar zijn, blijkt dat voor 2025 voor de Hommerter Allee (naam 8) een aangave is van 13836. Dit is onjuist. Indien bij controle van enkele wegvlakken al blijkt dat er een grove fout in zit, hoe betrouwbaar is dan de rest van dit rapport. Kleinere fouten zijn door ons als burger in ieder geval niet te achterhalen. Indien de vermelde etmaalintensiteiten in dit rapport kloppen is het gevolg dat er een onaanvaardbare geluidsoverlast ontstaat, hetgeen een ernstige aantasting van ons leefgenot betekent.
Antwoord:	Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen: · Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten. Ten aanzien van het tijdstip van de ter inzagelegging is er 1 week overlap geweest met de vakantieperiode in de regio zuid van Nederland. Voor wat betreft de toegankelijkheid van de stukken kunnen wij u melden dat deze zowel digitaal als analoog ter inzage hebben gelegen. In de periode van ter inzagelegging is als extra service ook eenieder in de gelegenheid geweest om tijdens de inloopdagen op 2 en 3 juli in het PSL stadion informatie te verkrijgen. De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar

sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting. □

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Het akoestisch onderzoek is ambtshalve op enkele punten gewijzigd, daarbij is de snelheid op de ovatonde terug gebracht naar 30 km/uur.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01741-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11710**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Apon A., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum van Leeuwen J.M., Klingstraat 16 6441KG te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bijlage 2 is gedateerd 30 juli 2010. Het is voor mij onbegrijpelijk dat een rapport van 30 juli 2010 de basis vormt voor de berekening van akoestische waarden van verkeersgegevens in deelrapport 10A van 04 juni 2010. Het getoonde kaartmateriaal in Bijlage 2 is van een beschamende kwaliteit en het is verbazingwekkend dat de Provincie Limburg aan de belanghebbende in deze dergelijk materiaal durft toe te zenden. Een ondergrond ontbreekt, evenals een behoorlijke legenda. Het is zelfs voor een ietwat meer in de materie ingevoerde burger onmogelijk hieruit enige zinvolle informatie te destilleren. Bijlage 2 verstrekt invoergegevens voor 2014 als huidige situatie en invoergegevens voor 2025 als toekomstige situatie. We leven thans in 2010, hetgeen de O-situatie als referentie zou moeten zijn.? De Provincie Limburg heeft Bijlage 2 aan de indieners van een zienswijze verzonden op 03 augustus 2010 en de hierop betrekking hebbende zienswijze moet binnen 4 weken na dagtekening zijn ingediend. Het mag u bekend zijn dat in deze periode de Limburgse bevolking nog volop op vakantie is. Het geheel (zowel inhoudelijk als procedureel) is naar mijn mening in strijd met de Algemene Beginselen van Behoorlijk Bestuur waar het betreft Zorgvuldigheid, Motivering en Rechtszekerheid.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. De motivering van de gehanteerde peiljaren is reeds vermeld in het akoestisch rapport dat als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan is gevoegd waarvoor een aparte inspraakprocedure heeft plaats gevonden. In het kader van die procedure konden zienswijzen tegen het geluidsonderzoek worden ingediend. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01742-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11711**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bours L., Haagdoornweg 1A 6447AN te Merkelbeek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bijgaand nadere zienswijze gebaseerd op uw bijlage 2: overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid d.d. 30-7-2010 □1)□In deze bijlage vermeldt er voor de Haagdoornweg te Merkelbeek in 2014 1125 motorvoertuigen (wegvak nr. 691) en in 2025 466 motorvoertuigen (wegvak nr. 465). Hierdoor heeft de Buitenring voor Merkelbeek geen zin: in 2025 is er dan nog steeds sprake van sluipverkeer en wordt de Haagdoornweg niet ontlast. Tevens komen er geen op en afritten in Merkelbeek, deze zijn gepland bij de Rijksweg N 276 en de Kennedylaan te Brunssum, wegvaknummers 726, 727, 730, 729, 728, 731. □2)□Deze op en afritten veroorzaken nog eens extra overlast voor de Haagdoornweg te Merkelbeek:□a.□De aantallen motorvoertuigen variëren van 3152 tot 6754 stuks per 24uur □b.□Deze optrekkende en afremmende motorvoertuigen veroorzaken nog eens extra geluid t.o.v. het langsrijdende verkeer op de hoofdrijbaan, ref. nr. 732 (9116 st) en 733 □(8837 st.)□c.□Het geluid wordt ook nog versterkt door de alom zuid-westelijke windrichting en getransporteerd naar de Haagdoornweg te Merkelbeek□Tevens sluit ik bijlage in: een kopie krantenbericht van Dagblad de Limburger d.d. 21-8-2010. Het ministerie van VROM maakt ook ernstig bezwaar tegen de geplande Buitenring en spreekt zelfs over strijdigheid met nationale belangen. Gelet op het bovenstaande blijft mijn bezwaar tegen de Buitenring Parkstad Limburg gehandhaafd zoals reeds eerder aangegeven in mijn ingediende zienswijze van 20-7-2010.□
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ De gevolgen van de aanleg van de BPL op de verkeerstrsomen van het onderliggende wegennet zijn bepaald op basis van het verkeersmodel. De verkeersgegevens zijn omgezet voor het akoestisch onderzoek, zie bijlage 2) In het onderzoek zijn de BPL en de gewijzigde wegen onderzocht op de optredende geluidseffecten vanwege de aanleg van de BPL. Hierbij is rekening gehouden met eventueel sluipverkeer. □De verkeersaantallen op de Haagdoornweg nemen in de toekomst af. Het resterende verkeer is bestemmingsverkeer. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01743-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11721**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Von Berg , Grachterstraat 123 6465AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Deze zienswijze richt zich tegen het feit dat er veel meer auto`s door de Grachterstraat gaan rijden. (verhoging van 1700 auto`s naar 2300 auto`s per dag) De bedoeling van de Buitenring is dat daar juist meer verkeer gaat rijden maar door de uw gepubliceerde cijfers blijkt dat het tegendeel van toepassing is. Zijstraten, zoals de Grachterstraat worden juist meer belast en hierdoor zal de geluidsoverlast, alsook de stank overlast door de toename van Co2 uitstoot, alleen maar erger worden. - De snelheid in de Grachterstraat zal van 30km/h naar 50 km/h verhoogd worden. Dit maakt de situatie niet beter.- Door de verwijdering van de tien jaar geleden aangelegde bomen en geluidswal, en daardoor dat de "ventweg" veel gebruikt zal worden door o.a. de bewoners van de wijk en de vrachtverkeer die het Willem-Sophia terrein wil bereiken. Zal het voor ons een enorme stijging van geluidsoverlast betekenen. - Door de komst van de Buitenring zal de waarde van ons huis sterk dalen, vooral door de geluidsoverlast.Wij zijn dus tegen de aanleg van de Buitenring. Wij hopen u hiermee voldoende te hebben ingelicht en verwachten graag een ontvangstbevestiging van deze brief.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01744-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11722**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Minkhorst J.H., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst Y.F., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum Minkhorst-van der Geld M., Henri Dunantstraat 271 6441XH te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Vanwege recent plaatsgehad hebbende ingrijpende omstandigheden van persoonlijke aard in het gezin waar ondergetekende deel van uitmaakt is het mij op dit moment niet mogelijk de nodige lees/ studeer- en uitwerkactiviteiten te ontplooien die tot een inhoudelijk gemotiveerde aanvullende zienswijze leiden. Ik hecht er echter met de grootste nadruk aan wel mijn aanvullende zienswijze kenbaar te maken nu het voorgenomen besluit voor mij en mijn directe levenssfeer zulke ernstige en onaanvaardbare gevolgen zal hebben. Ik wijs u in dat verband alleen al op het gegeven dat op mijn woonlocatie er blijkens een recente uitspraak van de Raad van State nu al reeds sprake is van een overbelaste situatie (Ik citeer hier uit de processtukken van de Raad van State, afdeling bestuursrechtspraak, onder nr. 200806952-1-R1, blz. 10: d.d. 7 april 2010: "Dat partijen van mening verschillen over de maximaal gemeten piekbelastingen in de kernen Schinveld en Brunssum is in dit kader niet van wezenlijk belang, aangezien de gestelde waarden hoe dan ook leiden tot de conclusie dat de bestaande situatie in ernstige mate overbelast is".) Vanwege het gegeven dat ondergetekende thans door de omstandigheden hiervoor aangehaald niet in staat is zijn aanvullende zienswijze verder inhoudelijk concrete vorm te geven sluit hij zich hiermee onverkort aan bij de inhoud van alle overige vanuit anderen dan ondergetekende uw college bereikte aanvullende zienswijzen terzake dit onderwerp zoals (niet bedoeld een limitatieve opsomming te zijn) van Stichtingen, Verenigingen etc. als daar zijn Milieufederatie Limburg, IVN, Milieunetwerk/ Natuurmonumenten, Stop de Buitenring, andere burgers (rechtstreeks dan wel namens hen via bijv. rechtsbijstandassuradeuren zoals ARAG Rechtsbijstand en Das Rechtsbijstand ingediend) indien- en voorzover- deze aanvullende zienswijzen zich ook verzetten tegen de bij uw opgemelde brief gevoegde gegevens. Ik verzoek u dan ook de desbetreffende aanvullende zienswijzen hier als hier ingelast te beschouwen.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Door de aanleg van de Buitenring zal er geen sprake zijn van een toename van de geluidhinder vanwege de Awacs. Vanwege de Wet geluidhinder is er ook geen verplichting om bij de bepaling van de geluidsbelasting vanwege wegverkeer rekening te houden met het vliegtuiglawaai. De beoordeling van cumulatie is meegenomen in het kader van het inpassingsplan. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01745-BOR-PIPBPL**

Subzienswijze: **11757**

Indienercategorie:	Belangenorganisaties
Indiener:	Vereniging Natuurmonumenten , Noordereinde 60 1243ZS te `s-Gravenland
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De zienswijze van de Vereniging Natuurmomumenten met betrekking tot bovenbedoelde bijlage 2 is conform de zienswijze van de Stichting Milieufederatie Limburg.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag zijn gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01746-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11726**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van der Werf , Crombacherstraat 18 6465AH te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid, is een puur theoretisch verkeersrekenmodel er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025. Tevens wijzen wij U erop dat de verkeersgegevens m.b.t de Crombacherstraat zijn weggelaten. Niet meegenomen zijn de hogere waarden die ontstaan, door het verkeer van en naar Avantis dat dagelijks in de file zal staan, door de te grote aantallen voertuigen (25.000) dat over de rotonde aldaar moet worden geleid. Het is voor ons overduidelijk dat de door U gehanteerde "meetwaarden" op foute uitgangspunten baseren en dat deze opnieuw moeten worden gedefineerd. Bovendien is door het ontbreken van deze verkeersgegevens de basis voor het Ontwerp Besluit voor het tracé weggevallen. Onze conclusie is dat U, indien de weg onverhoopt wordt aangelegd, de overlast die veroorzaakt wordt door ernstige geluidshinder en luchtvervuiling en de waardevermindering van onze woning serieus dient te compenseren met maatregelen en een financieële tegemoetkoming.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□De verkeersintensiteit op de Crombacherstraat is niet opgenomen omdat deze weg in de toekomstige situatie is afgesloten door de BPL en uitsluitend nog bestemmingsverkeer bevat. □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01747-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11727**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens H.A.H. Hoever , Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In uw brief van 3 augustus 2010 geeft u cliënt, de heer H.A.H. Hoever, wonende te (6465 EK) Kerkrade, aan de Birgitta-Gracht 9, de mogelijkheid om een aanvulling in 1e dienen op zijn zienswijze tegen het ontwerp- inpassingsplan Buitenring Parkstad. Dit als gevolg van het niet ter inzage gelegen hebben van bijlage 2 van het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d. d. 4 juni 2010). Middels dit schrijven maakt cliënt gebruik van deze mogelijkheid. Client wijst erop dat in bovengenoemde bijlage, zowel in de huidige als toekomstige situatie, niets is opgenomen over de geluidsgegevens van de woonwijk Kerk rade-Gracht alwaar cliënt woonachtig is. Zie hiertoe bijgevoegde pagina`s uit dh rapport. Dit is, wederom, een voorbeeld van hoe onzorgvuldig de Provincie te werk is gegaan bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Cliënt handhaaft dan ook zijn standpunt als verwoord in de door hem op 26 juli j. l. ingediende zienswijze.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.Reclamant merkt op dat in Bijlage 2 geen geluidsgegevens zijn opgenomen van de woonwijk Kerkrade-Gracht. Bijlage 2 bevat echter alleen de uitgangspunten en niet de resultaten van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het akoestisch onderzoek (de geluidsbelastingen op de gevels van woningen) zijn weergegeven in Bijlage 5 van het akoestisch onderzoek. De wegen binnen de woonwijk Kerkrade-Gracht zijn 30 km/uur-zone wegen. Deze wegen zijn in het kader van het akoestisch onderzoek niet relevant. Voor Birgittagracht 9 zijn de volgende wegen relevant: de nieuw aan te leggen BPL en de hernieuwde Hamstraat. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01748-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11730**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	palmen&palmen namens de heer Wevers , Postbus 187 6440AD te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In uw bovenvermeld schrijven wordt aangegeven dat u een omissie wilt herstellen omdat de bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) ontbrak. De bijlage 2 die u mij met uw bovenvermeld schrijven heeft gezonden is, evenals alle overzichten van de gehanteerde verkeersgegevens geluid, gedateerd op 30-7-2010. Het is van tweeën een, of deze gegevens waren niet beschikbaar- zoals de datering daarvan suggereert- gedurende de termijn van ter inzagelegging (tot en met 28 juli 2010) en zijn daarna beschikbaar gekomen óf de gegevens waren wel beschikbaar maar per abuis niet ter inzage gelegd. Het is van belang vast te stellen of die gegevens beschikbaar waren bij de ter inzagelegging van het ontwerp PIP/HGW omdat u ingevolge het bepaalde in artikel 3:11 Awb deze gegevens met een ontwerpplan/besluit ter inzage had moeten leggen nu deze bijlage ten behoeve van ontwerpplan/besluit zijn opgesteld en bijgevolg redelijkerwijs nodig waren voor de beoordeling van die ontwerpp l armen/besluiten. Voorts wil ik wijzen op de in het deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai waarin in par. 3.4 uitgangspunten akoestische rekenmodellen onder verkeersgegevens (3.4.1) laatste zin onder de derde bullit wordt aangegeven "in bijlage 2 zijn de ingevoerde verkeersgegevens opgenomen, voor de jaren 2014 zonder BPL en 2025 met BPL " en dat zijn de gegevens die u nu in procedure brengt. Naar dezerzijds oordeel is het op grond van het vorenstaande niet gewaagd de conclusie te trekken dat de bij uw bovenvermeld schrijven toegezonden bijlage 2, ondanks de datering op 30juli 2010, gedurende de inzagetermijn niet alleen beschikbaar was, maar ook heeft gediend voor gemaakte berekeningen (hierover later meer) die ten grondslag zijn gelegd aan het ontwerpplan/besluit. Het moet ervoor worden gehouden dat, tegen de achtergrond van het feit dat de Afdeling estuursrechtspraak "de voorgeschreven eisen ter zake van de terinzagelegging van het ontwerpplan als minimale waarborgen voor rechtzoekenden dienen te worden beschouwd, waarvan strikte naleving noodzakelijk is" (in de uitspraak d.d. 4 mei 2010; AB 2010/204 r.o.2.4), de mogelijkheid om nadere zienswijzen in te dienen "voor indieners van een zienswijze tegen één of meerdere van voormelde documenten" niet acceptabel en in strijd met artikel 3:11 Awb acht. In deze fase van de voorbereiding van de bestuurlijke besluitvorming staat het indienen van zienswijzen open voor eenieder én het indienen van zienswijzen is een noodzakelijk voorwaarde voor belanghebbenden om een ontvankelijk beroep bij de rechter in te kunnen dienen. Aangenomen kan worden dat de door u gevoerde procedure waar stukje bij beetje informatie wordt verstrekt en waarop nog een vervolg te verwachten is gelet op het vermelde (t.a.p.) in de door mij in de ingediende zienswijze maar ook b.v. de vaststelling in de zienswijze van de VROM-inspectie, dat een aantal relevante documenten als onderzoeken en bijlagen` bij de toelichting niet op www.ruimtelijkeplannen.nl staat, de besluitvormingsprocedure dermate ondoorzichtig maakt dat sprake is van "détournement de procedure" waarbij de deelname aan de bestuurlijke besluitvorming én de eventuele toegang tot de rechter een hindernissenbaan wordt (met verschillende en van de wettelijke regeling afwijkende reactietermijnen) die voor rechtzoekenden niet te nemen is, Dit kan alleen worden geheeld door een herstart van de procedure. Ik wil u erop wijzen dat u door de procedure te herstarten u geenszins een primeur heeft. Verwezen wordt naar het besluit van het ministerie van Economische Zaken m.b.t. het ontwerp-rijksinpassingsplan voor Windpark Noordoostpolder waar ook niet alle documenten beschikbaar waren gedurende de termijn van terinzagelegging en is besloten de procedure van terinzagelegging met 6 weken te verlengen. De gehanteerde verkeersgegevens geluid in bijlage 2. Er zijn discrepanties vastgesteld met betrekking tot de gehanteerde verkeersintensiteiten in de verschillende stukken. Zo is in de bijlage op BLP hoofdrijbaan 690 en 813 ter hoogte van het perceel van belanghebbenden aangegeven (situatie 2025) dat wordt gerekend met 16694 en 15591 totaal aantal vervoersbewegingen. Dit stemt niet overeen met 48.verkeersplots kaart 7 waarin voor de betreffende wegvakken met de dienovereenkomstige nummering wordt gerekend met 18133 en 16945 respectievelijk evenals in tabel 3.1 op pag. 19 van deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek. Deze discrepantie doet zich ook voor met betrekking tot de totalen van nrs. 815 en 816 waarbij wordt gerekend in de bijlage met 13643 en 12956 en op de verkeersplots kaart 7 met 14837 en 14076 (situatie 2025). Geen inzicht kan uit de stukken worden verkregen wat de oorzaak is van de vastgestelde verschillen. Wel zij opgemerkt dat, zo blijkt, met twee verkeersmodellen is gewerkt te weten het verkeersmodel regio Parkstad" voor de verkeersintensiteiten en voor de geluidsberekeningen de verkeersmodellen Omnitrans van 7 april 2010. Het komt mij voor dat de nadelen die in zijn algemeenheid kleven aan modelberekeningen niet ook nog

behoren te worden vergroot door meerdere modellen te gebruiken daar waar moet worden volstaan met één berekeningsmodel. Kloosterberg/ Brunssummerweg (485) De kloosterberg (485), dit moet overigens Brunssummerweg zijn, wordt uitgegaan van een 30km /uur gebied. Ik wil erop wijzen dat de Brunssummerweg geen 30km/uur gebied is. Voor de duidelijkheid voeg ik daarvoor een tweetal foto`s bij waarop duidelijk te zien is dat voor de Brunssummerweg geen 30km/uur geldt. Dit betekent dat, bij een ontbrekend verkeersbesluit op datum vaststelling pip, niet met een weg waarop 30km/uur geldt, kan worden gerekend. De in bijlage 2 onder de nrs. 485; 864 en 863 als Kloosterberg aangeduide weg moet Brunssummerweg zijn. Dezerzijds is, gelet op het onduidelijke kaartmateriaal"1 niet na te gaan of en zo ja, welke andere straten niet juist zijn weergegeven in de bijlage. De aangenomen verkeersintensiteiten die met ca. 400 voertuigen per etmaal lijken te hoog gelet op de beperkte bebouwing. Ook hiervoor zou een verklaring moeten worden gevonden. De hiervoor aangegeven discrepanties, onduidelijkheden en/of slordigheden roepen de vraag op welke waarde überhaupt kan worden toegekend aan de stukken die dienen ter onderbouwing van de voorgestelde beleidskeuzen. Voorts, het zij herhaald, wil ik u nogmaals wijzen op de afstemmingverplichting door de Minister bij overigens in het gebied te treffen maatregelen in verband met de geluidshinder die de regio treft in verband met het operationeel zijn van de vliegbasis Geilenkirchen (AWACS). Verzocht wordt het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg/ het BHG niet vast te stellen de procedure over te doen met terinzagelegging van alle stukken en indien toch tot vaststelling wordt overgegaan rekening te houden met hetgeen in deze zienswijze naar voren is gebracht.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. De nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2014 komt inderdaad niet overeen met de nummering van de wegvakken voor het peiljaar 2025, dit heeft echter geen invloed op verkeersintensiteiten. De aangegeven namen: 863 en 864 refereren inderdaad naar de Kloosterberg waar de weg deels Brunssummerweg heet. Dit heeft echter geen invloed op de resultaten en uitkomsten van het onderzoek. De Kloosterberg/Brunssumerweg is een weg met uitsluitend bestemmingsverkeer en is deels afgesloten. Nader onderzoek naar deze weg is niet relevant. In de huidige situatie is deze weg niet opgenomen. In de toekomstige situatie is deze weg wel opgenomen ten behoeve van cumulatieberekeningen. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01749-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11731**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	ARAG namens L. van Leeuwen en mevrouw M. Verheij , Lindanusstraat 5 6041EC te Roermond
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	In uw brief van 3 augustus 2010 geeft u cliënten, de heer L. van Leeuwen en mevrouw M. Verheij, wonende te (6432 PH) Hoensbroek, aan de Jeugrubbe 2, de mogelijkheid om een aanvulling in te dienen op hun zienswijze tegen het ontwerp-inpassingsplan Burtenring Parkstad. Dit als gevolg van het niet ter inzage gelegen hebben van bijlage 2 van het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). Middels dit schrijven maken cliënten gebruik van deze mogelijkheid. Cliënten wijzen erop dat op pagina`s 4 en 62 van bovengenoemde bijlage 2 de woning van cliënten niet is opgenomen. Dit is, wederom, een voorbeeld van hoe onzorgvuldig de Provincie te werk is gegaan bij het voorbereiden van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg. Cliënten handhaven dan ook hun standpunt als verwoord in de door hen op 27 juli j.l. ingediende zienswijze.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. Bijlage 2 bevat alleen de uitgangspunten en niet de resultaten van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het akoestisch onderzoek (de geluidsbelastingen op de gevels van woningen) zijn weergegeven in Bijlage 5 van het akoestisch onderzoek. In Bijlage 2 zijn dan ook alleen de gegevens van de voor het inpassingsplan relevante wegen opgenomen. De (geluidsresultaten van) de woningen in het onderzoeksgebied zijn weergegeven in Bijlage 5 bij het akoestisch onderzoek. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01750-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11733**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Beusekom-Chudy M.C.W., Stationsstraat 16 6461EJ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik kan mij niet met uw visie op de procedure `nadere zienswijze` verenigen en wel om het□volgende:□-zienswijzen die geen rekening houden met het onderhavige document namelijk bijlage 2 van□het akoestisch onderzoek deelrapport l O A. d.d.4 iuni 2010) worden niet in behandeling genomen. Op deze manier voel je je als burger waarlijk in goede provinciale handen daar□voor de meeste prive personen de vakantieoeriode is aaneebroken en zii dus of pas later van uw extra maatregel kennis nemen of pas later aan de verwerking van de gegevens uit het onderzoek toekomen met alle nadelige gevolgen voor een secure verwerking van de□betreffende gegevens door de burger van dien. □-indien er nog meer gegevens ontbreken, die tussentijds door de indieners van een zienswijze moeten worden verwerkt, gaat het noodzakelijke overzicht verloren zowel bij de indiener als bii uw ambtenaren waardoor de verwarring over uw plannen alleen maar zal toenemen.□- de overzichtskaarten in het toegestuurde document ontberen overzicht: een ware cijfergolf□van elkaar overladende cijfers. Het is op onderdelen onleesbaar. Er ontbreken paginanummers, er is niet aangegeven op welke tracéonderdelen in de verschillende□gemeenten de kaarties betrekking hebben. U zult begrijpen dat aan uw verzoek om paginanummers aan te geven in de nadere zienswijze niet voldaan kan worden. Verder ga ik in Op uw biilage 2: □-uw overzicht geeft aan dat geluidsgegevens gemeten in 2010 en gelden voor 2014 en de□basis vormen voor de prognose m.b.t. het geluid van de BPL in 2025. Dit wekt miin□verbazing daar uit mijn zienswijze d.d.26 juli 2010 blijkt dat:□de Stationsstraat te Kerkrade veel extra overlast gaat krijgen door uw BPL. In uw overzicht□d.d.30 juni 2010 wordt de Stationsstraat helemaal niet vermeld, ten onrechte, zodat ik zonder aanvullende gegevens van uw kant ervan uit kan gaan dat mijn conclusies uit mijn eerdere zienswijze onverkort blijven gehandhaafd. Uit de tracéschets voor 2025 blijkt wel heel duidelijk dat mijn dagelijkse autoroute komende vanuit de Stationsstraat en rijdende naar mijn werkplek in Heerlen en weer terug wordt bemoeilijkt, langer duurt en een grotere afstand oplevert.□Dat geldt voor alle mensen uit Kerkrade - Centrum die richting Heerlen rijden!□Nog een reden om het niet eens te ziin met uw voorstel. In uw nieuwe document neemt u wel de Hambosweg te Kerkrade op waar in 2014 een totaal aantal voertuigen wordt gemeten c.a. berekend 3702 (weevaknummer 68); in 2025 geeft u dit wegvak een ander nummer (l 86) en telt nog maar 3449 voertuigen per etmaal: een afname van het aantal voertuigen van grofweg 10% . Mogelijk rekent u deze afname toe aan de komst van de buitenring maar voor mij is de reden voor het opnemen van deze straat niet helder. Trouwens welke vervoleroute nemen deze voertuigen? ïs dit richting Stationsstraat om in het centrum van Kerkrade te komen of komende vanuit het centrum via de Stationsstraat richting Kerkrade -West? □Moeten deze voertuigen dus gebruik maken van miin woonstraat?□De aantallen voertuigen die de Vauputsweg gebruiken om van Kerkrade- Centrum naar□Kerkrade- West en vice versa te rijden veranderen in uw prognoses: het totaal aantal voertuigen is in 2014/2006: 4504 en neemt toe tot 5271 in 2025. Deze voertuigen moeten□door de Stationsstraat en de Hambosweg. Ergo: weer toename van het geluid! Maar de□Stationsstraat staat nergens vermeld in deze bijlage! Voormelde cijfers roepen nog een probleem OD: hoe moeten deze voertuigen van de Vauputsweg via de Hambosweg naar Kerkrade - Centrum en terug? Hoe verklaart u het plotseling verdwijnen van pakweg 2000 voertuigen? Ook al neemt slechts een deel van de voertuigen de directe verbinding naar Kerkrade- Centrum(dus de Stationsstraat), de Hambosweg ligt OD minder dan 400 meter van miin woonhuis en ook deze toename van geluid zal zich negatief uitwerken op mijn woongenot.□-De Hamstraat kent in 2025 een toename van het verkeer tot een georoenosticeerde 28.485□voertuigen per etmaal: waar komen deze voertuigen vandaan en waar rijden deze voertuigen□naar toe? Voor mii is het duidelijk: er zal zich een hels autodrama in ons centrum gaan□afspelen met alle gevolgen voor geluid en uitlaatgassen van dien waarbij zelfs de nachten□boven de 100 scorenf LE (D)=l 18.43 en LE(N)=109.80). Mijn woning staat eveneens op□minder dan 400 meter van deze geluidsbron verwijderd. Welke maatregelen denkt u te treffen om de overlast tegen te gaan? Kan het centrum van Kerkrade deze autovloedgolf wel aan?□-In een andere schets prognosticeert u voor de Hamstraat in 2025 28.483 voertuigen: twee voertuigen minder dan in de andere prognose in hetzelfde document. Is dit de enige fout in de getallen? Wat als maar 18.485 voertuigen had moeten staan? Welke gevolgen heeft dit voor uw prognose?□-De Roderlandbaan ontbreekt eveneens in uw nieuwe document zodat ook hier mijn reeds□ingediende commentaar onverkort blijft gelden.□Conclusie: Uw verkeersplan lost mijn verkeersproblemen niet op maar maakt ze nog groter:□wat gaat u hier aan doen?

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

De Stationsstraat en de Roderbandstraat zijn wegen die zodanig ver weg liggen van de BPL en de woningen met de vast te stellen hogere waarden dat ze geen invloed hebben op de cumulatie vanwege geluid. De wegen worden niet fysiek gewijzigd zodat de wegen terecht niet zijn opgenomen in bijlage 2 van het akoestisch onderzoek. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. In het kader van het verkeersonderzoek zijn de verkeerstromen nader bestudeerd. Het oplossen van de verkeerskundige problemen ter plaatse van uw woning is geen onderdeel van het onderzoek dat in het kader van het PIP is uitgevoerd. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01751-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11739**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.P.J., Vauputsweg 171 6466EZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Mijn visie met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht:□Ten slotte, en zeker niet het minst belangrijk, zal door de verkeersaantrekkende werking□van de BPL de geluidsemissie in grote mate toenemen. Het treffen van voorzieningen□zoals geluidsschermen en het instellen van snelheidslimieten voor de automobilisten□lijken daartoe niet toereikend. Uit de ter visie gelegde stukken is onmogelijk op te maken□hoe de BPL exact wordt aangelegd, welke voorzieningen worden getroffen, hoe de□inpassing zal plaatsvinden enzovoorts. Er zijn alleen computeranimaties beschikbaar□waar bij de presentatie iedere pakweg 15 seconden door iemand wordt verteld dat er□geen rechten aan kunnen worden ontleend.□Ik verzoek u mij daarom een exact ontwerp aan te leveren met de daarbij te realiseren□voorzieningen in de directe omgeving van mijn bedrijf/inrichting en de bijbehorende□woningen. Pas dan kan ik mijn zienswijze op dit punt formuleren.`□De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor□bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de□conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand□document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen□kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er□behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de□daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de□`toekomstige situatie 2025`.□Vervolgens is mijn inziens onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende□gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de□tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen.□Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen□sprake.□In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen□naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3 `Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die□voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel□Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer□mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om□juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trek ik de□verkeersprognoses, zoals opgenomen in de bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□Verkeersgegevens nabij Vauputsweq 171 in relatie tot reconstructie Wet geluidhinder□Uit het nu ter visie liggende rapport met verkeersgegevens is gebleken dat, als gevolg□van de BPL, over de Vauputsweg nabij ons adres bijna 20% meer voertuigbewegingen□zullen plaatsvinden in 2025 (5271) ten opzichte van 2014 (4502). Als gevolg van deze□toename van het aantal verkeersbewegingen is sprake van een hogere geluidsbelasting□ter plekke van de Vauputsweg 171, zoals blijkt uit het akoestische onderzoek. Deze□toename bedraagt (op 4,5 meter hoogte boven maaiveld) 5,59 dB.□Het bevreemdt mij dat in het akoestische onderzoek, na nadere bestudering daarvan□met de nu daartoe noodzakelijke ten grondslag liggende verkeersgegevens, wordt□aangegeven dat er in casu geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet□geluidhinder. Immers, de ingrediënten van bedoelde reconstructie zijn aanwezig: de□Vauputsweg wordt gewijzigd én de verhoging van de geluidbelasting ter plekke van de□Vauputsweg 171 bedraagt meer dan 2 dB (namelijk 5,59 dB). Ik acht derhalve de door u□getrokken conclusie, dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet□geluidhinder, onjuist en verzoek u het in artikel 99 Wgh wettelijk verplicht gestelde□nadere onderzoek naar maatregelen alsnog te verrichten, waarbij inzicht wordt gegeven□in de doelmatigheid van maatregelen om de reconstructie eventueel teniet te doen.□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksjaren□De planning van openstelling van de BPL heb ik reeds in onze zienswijze ter discussie gesteld. Mijn inziens is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (1 jaar voor en 10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde verkeersgegevens mogetijk niet representatief zijn. IK verzoek u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Op basis van voorliggend schrijven verzoek ik u om:□1. een gedegen onderbouwing en motivering ten aanzien van de, in het verkeersmodel,□gehanteerde parameters (variabelen);□2. aan te geven of er meerdere verkeersmodellen zijn overwogen en uw afwegingen□omtrent het

gekozen en gehanteerde verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010 kenbaar te maken; 3. te onderbouwen waarom in casu naar uw mening geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder en, indien hiervan toch sprake is, het wettelijke verplichte nadere onderzoek hiertoe te verrichten; 4. de gehanteerde onderzoeksjaren 2014 en 2025 aan te passen naar een realistischere planning van opstelling van de BPL. Ik verzoek u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat ik hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen. Er is voor wat betreft de Vauputsweg geen sprake van een reconstructie, omdat de toename (zoals door appellant opgenomen) ter hoogte van deze weg is berekend een gevolg is van de aanleg van de BPL, niet van de wijziging van de Vauputsweg.

Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01752-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11740**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens M.A.M. Lemans , Kerkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënt met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënt het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht: `Cliënt vreest een enorme toename van de geluidsbelasting. Dit tast niet alleen het woongenot aan, doch zal zeker gevolgen hebben voor de gebezigde melkveehouderij maar ook voor het aanwezige Rijksmonument. Uit het deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, blijkt dat geluidsbelastingen op het adres Reijmersbekerweg 28 zijn berekend welke variëren tussen 57 dB en 61 dB. Er is sprake volgens voornoemd rapport van de aanleg van een nieuwe weg, reden waarom de conclusie dat het `niet doelmatig is om ter hoogte van cluster 79 maatregelen te treffen` onbegrijpelijk is. Nadere maatregelen zijn niet onderzocht. Ik wil u daarom namens cliënt verzoeken om op een adequate wijze alsnog het nodige onderzoek te verrichten en maatregelen te treffen teneinde continuering van zowel woongenot, het houden van melkrundvee alsook ter bescherming van het aanwezige Rijksmonument.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënt onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de□verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals□opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten□grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch□daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekt cliënt de verkeersprognoses, zoals□opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel.□Datering hoofdrapport en billaae 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische□onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde□bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen□afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder□ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksiaren□De planning van openstelling van de BPL heeft cliënt reeds in zijn zienswijze ter discussie□gesteld. Naar mening van cliënt is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015□onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en 10 jaar□na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde□verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Cliënt verzoekt u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Cliënt acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar alle□waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een□onrealistische planning. Cliënt verzoekt u omtrent de stukken de door u gemaakte□motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als□resultaat dat hij hierop kan reageren.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen

naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01753-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11741**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens J.H.J.M. Schuiteis , Kerkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënt met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënt het navolgende op dit punt naar voren gebracht: `De aanleg van de BPL op de door u voorgestelde wijze zat leiden tot een forse verkeerstoename in de Vogelzankweg. Als direct aanwonende zal daarom de geluidsoverlast fors toenemen. Cliënt is niet gebleken dat ten aanzien van de woningen aan Vogelzankweg akoestische onderzoeken zijn gedaan. Ik behoef u het wettelijk kader niet voor te houden en mag aannemen dat u ermee bekend bent dat er onderzoek dient te worden gedaan naar geluid tot op een afstand van 400 meter van een geplande op- en afrit. Ik verzoek u dit onderzoek alsnog op adequate wijze uit te voeren en het ontwerp inpassingsplan - al dan niet in combinatie met aanpassingen - opnieuw ter inzage te leggen.`□De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Zeker nu, na enig zoekwerk, blijkt dat ter plekke van het woonadres van cliënt het aantal motorvoertuigbewegingen ten opzichte van 2014 toe zal nemen met ruim 300. Als gevolg van de toename van dit aantal voertuigbewegingen blijkt uit het akoestische onderzoek dat voor een aantal woningen aan de Vogelzankweg een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld. De woning van cliënt is niet als zodanig genoemd in het rapport. Voor drie adressen aan de Vogelzankweg - waaronder niet het adres van cliënt - heeft u vanaf 24 augustus 2010 het ontwerp besluit voor vaststelling van een hogere grenswaarde separaat gepubliceerd, ondanks dat deze niet als zodanig in het akoestische onderzoek zijn aangeduid. De conclusie van cliënt is derhalve dat de door u gepresenteerde gegevens en daadwerkelijk ondernomen acties niet met elkaar overeenkomen en vraagt zich af, nu voor zijn woning geen maatregelen worden getroffen, of de door u verstrekte gegevens überhaupt voldoende zijn gemotiveerd en de door u ondernomen acties wel gerechtvaardigd zijn. Immers, voor de adressen aan de Vogelzankweg, waarvoor wel een hogere grenswaarde dient te worden vastgesteld, is sprake van dezelfde toename van het aantal verkeersbewegingen als ter plekke van de woning van cliënt, waarvoor u geen hogere grenswaarde vast stelt. Zijdelings dient overigens te worden opgemerkt dat naar mening van cliënt het vaststellen van een hogere grenswaarde feitelijk het `oprekken` van de wettelijke normen betekent en dit lijkt op het `omzeilen` van het nemen van bronmaatregelen. Het feit dat geen akoestische maatregelen worden getroffen voor het woonadres van cliënt bevreemdt hem overigens. Immers, uit het akoestische onderzoek blijkt, na nadere bestudering daarvan met de nu daartoe noodzakelijke ten grondslag liggende verkeersgegevens, dat er in casu sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (blad 33 van 440). Tekstueel wordt echter aangegeven dat er geen sprake zou zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de woningen aan de Vogelzankweg. Er is ook geen nader onderzoek verricht ten behoeve van het adres van cliënt, hetgeen conform artikel 99 Wgh wettelijk verplicht is gesteld. Er is sprake van een tegenstrijdigheid en onvolledigheid binnen de akoestische rapportage. Cliënt verzoekt u om deze tegenstrijdigheid te herstellen en ten aanzien van zijn woonadres met betrekking tot de reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder nader onderzoek naar maatregelen alsnog te verrichten, waarbij inzicht wordt gegeven in de doelmatigheid van maatregelen om de reconstructie eventueel teniet te doen.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek is als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënt onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekt cliënt de

verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Datering hoofdrapport en bijlage 2 Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Planning BPL en gehanteerde onderzoeksklaren De planning van openstelling van de BPL heeft cliënt reeds in zijn zienswijze ter discussie gesteld. Naar mening van cliënt is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en 10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Cliënt verzoekt u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL. Resumerend Op basis van voorliggend schrijven verzoekt cliënt u om: 1. een gedegen onderbouwing en motivering ten aanzien van de, in het verkeersmodel, gehanteerde parameters (variabelen); 2. aan te geven of er meerdere verkeersmodellen zijn overwogen en uw afwegingen omtrent het gekozen en gehanteerde verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010 kenbaar te maken; 3. nader onderzoek te verrichten als gevolg van het feit dat voor het woonadres van cliënt sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder; 4. de gehanteerde onderzoeksjaren 2014 en 2025 aan te passen naar een realistischere planning van opstelling van de BPL. Cliënt verzoekt u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat hij hierop kan reageren.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01754-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11742**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens H.A. Kool , Kekrkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënt met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënt het navolgende ten aanzien van het□akoestische onderzoek naar voren gebracht: `Overigens merkt cliënt het navolgende op. In het akoestische onderzoek behorende bij het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat de woningen aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 en 49 worden geamoveerd, alsook de huisnummers 13 en 15. Het bevreemdt cliënt dat zijn woning niet in dit rijtje wordt genoemd, mede gelet op het feit dat voor cliënt een identieke situatie aan de orde is als naastgelegen pand met huisnummer 35: een tweesplitsing van het kadastrale eigendom en een intensief bereden op- en afrit in de achtertuin. Bovendien is het vreemd dat de huisnummers 13 en 15 wel op de lijst staan om te worden geamoveerd, terwijl de huisnummers 17 tot en met 25 niet worden gesloopt ondanks dat deze (net als nummer 13 en 15) pal zijn gelegen onder het wegtracé en worden `weg bestemd`. Bovenstaande ondersteunt cliënts opvatting dat het totale object door u dient te worden aangekocht.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het versterkt enkel de opvatting dat het totale object van cliënt door u dient te worden aangekocht.□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënt onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4. l `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekken cliënten de verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Uit deze verkeersgegevens blijkt dat ter plekke van het woonadres van cliënt een toename van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de `huidige situatie 2014` optreedt van meer dan 8.200. Deze forse toename van ruim 50% impliceert een onleefbare situatie voor cliënt; reden te meer om over te gaan tot aankoop van het totale object door u.□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische□onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde□bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen□afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder□ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksjaren□De planning van openstelling van de BPL heb ik namens cliënt reeds in zijn zienswijze ter□discussie gesteld. Naar mening van cliënt is de door u geplande openstelling van de BPL in□2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en□10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde□verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Namens cliënt verzoek ik u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Cliënt acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar alle□waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een□onrealistische plannen. Cliënt verzoekt u omtrent de stukken de door u gemaakte□motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke

onderzoeken, met als resultaat dat hij hierop kan reageren. Met name verzoek ik u namens cliënt om adequate acties te ondernemen ten aanzien van de nu met uw aankopers lopende gesprekken om te komen tot een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01755-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11743**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens L.P.J. Haan , Kerkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënt met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënt het navolgende op dit punt naar voren gebracht: Nadere bestudering van de stukken leert verder het navolgende. In deelrapport 10A `Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, is op pagina 37 tabel 3.11 opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van te amoveren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Tot grote verbazing van cliënt wordt (onder andere) zijn woning aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 genoemd in deze tabel. In het akoestische rekenmodel met betrekking tot de BPL is de woning van cliënt aan de Nieuwenhageheidestraat 35 te Landgraaf niet opgenomen en zal derhalve niet in de□noodzakelijke (en wettelijk vereiste) akoestische maatregelen worden voorzien. De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande□zienswijze. Sterker nog, het versterkt enkel de opvatting dat het totale object van cliënt door□u dient te worden aangekocht. □Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënt onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de□verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals□opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten□grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch□daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekken cliënten de verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Uit deze verkeersgegevens blijkt dat ter plekke van het woonadres van cliënt een toename van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de `huidige situatie 2014` optreedt van meer dan 8.200. Deze forse toename van ruim 50% impliceert een onleefbare situatie voor cliënt; reden te meer om over te gaan tot aankoop van het totale object door u.□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische□onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde□bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen□afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder□ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksiaren□De planning van openstelling van de BPL heb ik namens cliënt reeds in zijn zienswijze ter□discussie gesteld. Naar mening van cliënt is de door u geplande openstelling van de BPL in□2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en□10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde□verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Namens cliënt verzoek ik u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Cliënt acht de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar en verzoekt u□omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede□gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat cliënt hierop kan reageren. Met name verzoek ik u namens cliënt om adequate acties te ondernemen ten aanzien van de nu met uw aankopers lopende gesprekken om te komen tot een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01756-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11745**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens fam. Houtvast-Hakkenbroek , Kekrkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënten met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënten het navolgende op dit punt naar□voren gebracht: `In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, wordt aangegeven dat de woningen aan de Kathagen (waaronder nummer 45) als gevolg van de realisatie van de BPL geen toename ondervinden van de geluidsbelasting van 2 dB of meer, waardoor geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Nader onderzoek naar reconstructiemaatregelen is derhalve achterwege gebleven; ook is geen hogere grenswaarde procedure gestart. Dit bevreemdt cliënten ten zeerste nu er een enorme toename van verkeer zal plaatsvinden terwijl dit ook nog eens op grote hoogte ten opzichte van de huidige woning(en) gerealiseerd zal worden (de hoogte van de nieuwe wegtracés varieert van O tot +5 meter ten opzichte van het huidig peil). Cliënten nodigen u daarom uit om te onderbouwen met akoestische rapporten gebaseerd op de feitelijke situaties en niet op computermodellen dat de geluidsbelasting niet ten nadele wijzigt." De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Reden temeer om adequate acties te ondernemen en over te gaan tot aankoop van het object van cliënten op basis van de systematiek van de Onteigeningswet conform uw schriftelijke berichtgeving verzonden op 23 juli 2010 aan cliënten (uw kenmerk: CAS200900014098 DOC2010000089107).□Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënten onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de□verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals□opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten□grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch□daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4. l `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekken cliënten de verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Ter verduidelijking: ter plekke van het woonadres van cliënten heeft u in de `huidige situatie 2014een drietal wegvaknummers aangeduid. Achtereenvolgens betreffen dit nummer 41 (25.738 voertuigbewegingen), nummer 5 (19.787 voertuigbewegingen) en nummer 613 (6.580 voertuigbewegingen). Wegvaknummer 41 `splitst` feitelijk ter plekke van de kruising met de Kathagen (nabij het woonadres van cliënten): de Kathagen is aangeduid als wegvaknummer 613 en de provinciale weg (ten oosten van de Kathagen) heeft wegvaknummer 5 gekregen. Logischerwijs verdeelt het aantal voertuigbewegingen over wegvaknummer 41 zich over de wegvaknummer 613 en 5. Als echter het aantal voertuigbewegingen van wegvaknummers 613 en 5 bij elkaar worden opgeteld is dit niet gelijk aan het aantal aangeduide voertuigbewegingen ter plaatse van wegvaknummer 41 en bedraagt dit 720 voertuigbewegingen meer dan opgenomen is voor nummer 41. Het lijkt erop dat 720 voertuigbewegingen zijn `opgelost`. Gelet op vorenstaande trekken cliënten derhalve de gehanteerde verkeersgegevens in twijfel en verzoeken u deze nader te onderbouwen.□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische□onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde□bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen□afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder□ter visie gelegen hebbende

akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksiaren□De planning van openstelling van de BPL hebben cliënten reeds in hun zienswijze ter discussie gesteld. Naar mening van cliënten is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en 10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde□verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Cliënten verzoeken u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Cliënten achten de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar alle□waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een□onrealistische planning. Cliënten verzoeken u omtrent de stukken de door u gemaakte□motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als□resultaat dat zij hierop kunnen reageren. Met name verzoek ik u namens cliënten om adequate acties te ondernemen en over te gaan tot aankoop van het gehele object van cliënten, zoals door u schriftelijk kenbaar is gemaakt middels brief verzonden d.d. 23 juli 2010 (uw kenmerk: CAS200900014098 DOC2010000089107).

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01757-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11746**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens M. Rutten , Kerkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënt met betrekking tot geluid:□In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënt het navolgende op dit punt naar vorengebracht: In het akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, wordt aangegeven dat de woning van cliënt aan de Kathagen 43 enige toename zal ondervinden van de geluidsbelasting. Daartoe wordt een hogere grenswaarde procedure doorlopen. Het bevreemdt cliënt ten zeerste dat er slechts een zeer beperkte toename van de geluidsbelasting zal plaatsvinden, dit terwijl er een enorme toename van de verkeersdruk zal plaatsvinden welke ook nog eens op grote hoogte ten opzichte van de huidige woning(en) gerealiseerd zal worden (de hoogte van de nieuwe wegtracés varieert van O tot +5 meter ten opzichte van het huidig peil). Cliënt nodigt u daarom uit om te onderbouwen met akoestische rapporten gebaseerd op de feitelijke situaties en niet op computermodellen dat de geluidsbelasting niet significant nadelig□wijzigt.`De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het roept alleen maar meer vragen op en trekt de conclusies van het akoestisch onderzoek nog meer in twijfel. Reden temeer om adequate acties te ondernemen en over te gaan tot aankoop van het object van cliënt op basis van de systematiek van de Onteigeningswet, in overeenstemming met uw acties ten aanzien van het naastgelegen (en aangrenzende) pand huisnummer 45. □Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënt onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de□verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals□opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten□grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch□daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4. l `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen.
Antwoord:	In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□De onderhavige zienswijze kan uitsluitend betrekking hebben op Bijlage 2. Bijlage 2 bevat alleen de uitgangspunten en niet de resultaten van het akoestisch onderzoek. De motivering van de gehanteerde peiljaren en de resultaten van het akoestisch onderzoek (de geluidsbelastingen op de gevels van woningen) zijn weergegeven in Bijlage 5 van het akoestisch onderzoek. De resultaten van het akoestisch onderzoek en de (doelmatigheids)afweging van geluidbeperkende maatregelen hebben al eerder ter inzage gelegen. Bezwaren over geluidsoverlast kan reclamant dan ook niet naar voren brengen in de onderhavige zienswijze omtrent Bijlage 2.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01758-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11747**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens fam. Magielsen , Kekrstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënten met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënten het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht: `Nadere bestudering van de stukken leert verder het navolgende. In deelrapport 10A Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai`, behorende bij het ontwerp inpassingsplan, is op pagina 37 tabel 3.11 opgenomen, waarin een overzicht wordt gegeven van te amoveren woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. Tot grote verbazing van cliënten wordt (onder andere) hun woning aan de Hoogstraat 5 genoemd in deze tabel. `In het akoestische rekenmodel met betrekking tot de BPL is de woning van cliënten aan de Hoogstraat 5 te Landgraaf niet opgenomen en zal derhalve niet in de noodzakelijke (en wettelijk vereiste) akoestische maatregelen worden voorzien.`De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het versterkt enkel de opvatting dat het totale object van cliënten door u dient te worden aangekocht. Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens: Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliënten onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch daarvan is geen sprake.In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`: 1. paragraaf 3.4.1 Verkeersgegevens` 2. paragraaf 3.4.2`Snelheden` 3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen` In paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7 april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekken cliënten de verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Uit deze verkeersgegevens blijkt dat ter plekke van het woonadres van cliënten een toename van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de `huidige situatie 2014` optreedt van bijna 4.000. Deze forse toename van ruim 30% impliceert een onleefbare situatie voor cliënten; reden te meer om over te gaan tot aankoop van het totale object door u. Datering hoofdrapport en bijlage 2: Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A). Planning BPL en gehanteerde onderzoekslaren: De planning van openstelling van de BPL hebben cliënten reeds in hun zienswijze ter discussie gesteld. Naar mening van cliënten is de door u geplande openstelling van de BPL in 2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en 10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Cliënten verzoeken u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL. Resumerend: Cliënten achten de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar alle waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een onrealistische plannen. Cliënten verzoeken u omtrent de stukken de door u gemaakte motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke onderzoeken, met als resultaat dat zij hierop kunnen reageren. Met name verzoek ik u namens cliënten om adequate acties te ondernemen ten aanzien van het amoveren van Hoogstraat 5 (conform vermeld in het akoestische onderzoek) en in overleg te treden over een minnelijke

verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□□Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. □□Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01759-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11748**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Gelissen J.H.M., Eisenhowerstraat 10 6441KA te Brunssum
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Bij dezen dien ik een vervolg zienswijze (bezwaar) in omtrent de door u aan mij toegestuurde Bijlage 2: Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid. Het boekwerk met (plattegronden en) tabellen worden zeer summier toegelicht zonder voorbeelden van berekeningen. Voor mij blijven veel zoniet de meeste tabellen de meeste tabellen theoretische waarden met veel gebruikte aannames van cijfermateriaal: (Geloof maakt zalig)□Vandaar dat ik met betrekking tot mijn directe omgeving omtrent de namen 870 en 869 (toekomstige buitenring) hieraan niet mijn goedkeuring kan geven. M.b.t. Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid, toekomstige situatie 2025 (3e +4e blz van achteren).□Bij 870-869 - Wat wordt verstaan onder referentiewegdek (dit i.v.m. geluid)□-Waarom bij V(LV) niet ook 80 km ipv 100□Onaanvaardbaar ` Totaal aantal weekdag gemiddelde etmaal intensiteit ~ 12000□-% int. zegt mij niets in de tabellen.□-% MV(N) + % ZV(N) is ipv overdag en `s avonds zelfs.□Onacceptabel ` `s nachts voor beide het hoogste conform de tabel.□-Totale LE`s onaanvaardbaar gezien de dichte ligging langs de wijk de kling v/d buitenring.□-Is bij de 870 (toekomstige waarde) rekening gehouden met de open velden (harde winden) en de westenwind.□□80%/jaar en de hoge flats die nu al als stevig klankbordversterker fungeren en daarmee ook met de extra hoge geluidswallen aan de kant v/d Mont. Gomerystraat. In de 8e tabellen zie ik niets staan van geluid uitgedrukt in dB. Bij deze waarde kan men zich dan iets meer voorstelling maken van geluidshinder. Hopende dat de provincie geen dictator beleid voert en luistert naar de betrokken bewoners, instellingen en ministeries omtrent afzien v/d buitenring. □
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Dicht Asfalt Beton (DAB) geldt als referentiewegdek.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In de tabellen van Bijlage 2 zijn voor de peiljaren 2014 en 2025 de verkeersgegevens van wegvakken opgenomen. In de tabellen staat in de kolom “Omschr.” de naam van het betreffende wegvak. In de kolom daarvoor (onder “Naam”) is het betreffende wegvak een nummer gegeven. Dat nummer kan op de overzichtskaarten, die in Bijlage 2 voor de tabellen zijn opgenomen, worden opgezocht. Op deze wijze kan worden opgezocht op welk wegvak de gegevens uit de tabellen betrekking hebben. In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.□□Voor de doorgaande rijbanen op Rijkswegen zijn met betrekking tot de aan te houden snelheden afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en het ministerie van VROM (zie Meerjaren Uitvoeringsprogramma Geluidhinderbestrijding deel A 1989-1993): □Voor auto(snel)wegen met een maximum snelheid van 100 km/uur (doorgaande rijstroken): lichte motorvoertuigen 100 km/uur, middelzware motorvoertuigen 80 km/uur en zware motorvoertuigen 80 km/uur.□□% int (d)/(a)/(n) geeft de uurintensiteit verdeling over de dag (7 - 19 uur), avond (19 - 23 uur) en nachtperiode (23 - 7 uur).□□Het geluidsmodel is gemodelleerd volgens de voorschriften van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□□

Hoofdzienswijze: **01760-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11749**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Skraoui M., Birgitta-Gracht 26 6465EL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Namens mijzelf en mijn gezin teken ik bezwaar aan tegen de in eerste instantie ontbrekende verkeersgegevens Buitenring/ HGW. Allereerst wil ik kenbaar maken dat de onzorgvuldigheid van Provincie door het ontbreken van gegevens niet zorgt voor veel vertrouwen in de goede afhandeling van deze. Provincie handelt (te) snel en de vraag is dan ook of dit procedureel wel kan en mag. De nagestuurde bijlage 2, overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid is een puur theoretisch verkeersrekenmodel en houdt geen rekening met de huidige situatie in de wijk Gracht en de Hamstraat Kerkrade Er worden fictieve cijfers gebruikt uit de jaren 2014 en 2025, puur koffiedik kijken dus. De gehanteerde cijfers houden geen rekening met geluidsoverlast die ik als inwoner van Ker krade nu al ervaren. In de tuin zitten kan dan straks niet meer als de Buitenring gerealiseerd wordt zoals in het tracé wat voorsteld. Hierbij valt te denken aan AWACS toestellen die met de regelmaat van de klok ook laag over de gemeente Kerkrade vliegen, wat voor de nodige geluidsoverlast zorgt. Daarbij heeft men in de verkeersrekenmodellen ook geen rekening gehouden met het huidige zwaar vrachtverkeer over de Hamstraat en de Dominiale Mijnstraat wat er zou komen vanuit Duitsland. Het gaat om vrachtverkeer van en naar de zandgroeve in Herzogenrath (Nievelsteiner Zandwerke), dit mag sinds enkele jaar nl. niet meer via de Haan rad erberg/ Meusserstraat naar Duitsland (en maar goed ook). Feit blijft voor mij dat een 4 baans autoweg midden door Kerkrade de rust door o.a. geluidshinder ons leef- en woonklimaat negatief doet beïnvloeden. Ik pleiten daarom tegen de voorgestelde aanleg van Buitenring Parkstad Limburg door Provincie en doortrekking buitenring door de Hamstraat en langs de wijk De Gracht.□□Nogmaals ben ik bereid met u te praten om mijn woning op te kopen door de provincie, gezien mijn leefsituatie en die van mijn vrouw en kinderen drastisch zal veranderen in negatieve zin , denk aan gezondheids en hoorproblemen enz.,laat staan dat mijn woning in waarde mindert als ik die wil verkopen als dit prestige project"een race baan van 4 rijstroken en 2 ventwegen en nog meer" er komt.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.□□Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Het is op grond van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift niet verplicht om de geluidsbelasting door middel van metingen vast te stellen. Volgens de geschiedenis van de totstandkoming van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 is de keuze tussen het meten en het berekenen van de geluidsbelasting, mits gehanteerd binnen het toepassingsgebied van de betreffende methode, aan het bevoegd gezag. Uit de toelichting bij het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 blijkt dat met de in het akoestisch onderzoek gehanteerde rekenmethode in vrijwel alle situaties een betrouwbaar resultaat kan worden verkregen (vgl. ABRvS 28 juli 2010, nr. 200902071/1/R1). □□In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. In het verkeerskunding onderzoek is wel rekening gehouden met het vrachtverkeer op de Dominiale Mijnstraat (N300). □□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01761-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11750**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers namens Actiecomité Buitenring Parkstad Limburg `t Höfke L.J.M., Van Hövell tot Westerflierhof 23 6431DE te Hoensbroek
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Deze zienswijze is een aanvulling op de eerder door het Actiecomité Buitenring Parkstad Limburg `t Höfke ingediende geïntegreerde Zienswijze "Ontwerp- Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg (gedateerd 27-07- 2010)" en heeft betrekking op bijlage 2 "Overzicht gehanteerde verkeersgegevens geluid Buitenring Parkstad Limburg" d.d, 30 juli 2010. Vooraf Helaas moeten wij constateren dat, deze voor het plan zo wezenlijke informatie onduidelijk is, niet toegankelijk is en tevens fouten bevat, net als eerder verstrekte informatie. Op zijn minst hadden er tekeningen gemaakt kunnen worden waarop de etmaalintensiteiten duidelijk zijn aangegeven. Redelijkerwijs mag van ons ook niet worden verwacht dat wij binnen de door U gestelde termijn van 4 weken, n.b. in de vakantieperiode, een adequate zienswijze leveren. We zullen ons noodgedwongen beperken tot het gebied rond «U- Van Hövell tot Westerflierhof in Hoensbroek en nemen aan dat vergelijkbare conclusies ook voor de andere plandelen getrokken kunnen worden. De hele procedure vinden wij echter onbillijk en in strijd met het beginsel van Fair Play. Fouten Op het eerste oog valt er een aantal fouten op die ons erg doen twijfelen aan de betrouwbaarheid van de verkeersgegevens die gebruikt zijn om de geluidsbelastingen te berekenen. Bijvoorbeeld situatie 2025, Klimsterberg/Brunssummerweg, naam 864, aanduiding 358,00; dit is niet mogelijk omdat de weg door de BPL wordt afgesloten en alleen door fietsers (langzaam verkeer) gebruikt zal kunnen worden. Situatie 2025, naam 8, Hommerter Allee, aanduiding: 13.836,00, dat moet een typefout zijn want op die plaats is dat niet mogelijk. Ook is een aantal straatnamen niet correct aangegeven (Akerstraat Noord en Kloosterberg) en wijken de verstrekte etmaalintensiteiten af van eerdere opgaven in deelrapport 4A. Op de kaarten is het bodemgebied grijs gearceerd; wij nemen aan dat dit is om verharding aan te geven voor de geluidsabsorptieberekening. In de Van Hövell tot Westerflierhof is voor de situatie 2014 de verharding vóór een aantal woningen niet aangegeven, terwijl dat in de situatie 2025 wél het geval is. De indruk is ook dat het bodemgebied zéér onnauwkeurig is aangegeven, hetgeen de betrouwbaarheid van de geluidsberekeningen ernstig in twijfel trekt. Conclusie: bij een globale bestudering worden al fouten gevonden die de betrouwbaarheid van bijlage 2 in twijfel trekken. Verkeerstoename rond de Van Hövell tot Westerflierhof De Van Hövell tot Westerflierhof is omsloten door 4 wegen. In 2014 zijn dat de Hommerterweg, de Patersweg, de Akerstraat Noord (Allee) en de wat verderop gelegen Hommerter Allee. De berekende w eekdagge middelde etmaalintensiteiten bedragen resp. 5926,12663,11594 en 3644 = totaal: 33.627,00. In 2025 is de Van Hövell tot Westerflierhof omsloten (ca. 250 x 500 m) door de Hommerterweg, de Patersweg, de Akerstraat Noord (Allee) en de BPL. De berekende etmaalintensiteiten bedragen dan resp.: 5614, 8674, 24.956 en 26.288 (13.643 + 12.645) = totaal: 65.532,00 ! Dit betekent dat het omringende verkeer verdubbelt door de BPL ! De BPL loopt met op- en afritten (deels op maaiveld) direct langs de tuinen; met daartussen nog een langzaam verkeerspad (voor fietsers, bromfietsen, scooters, etc.). De Akerstraat Noord (Allee), op ca. 60 a 70 m van de gevels, moet 24.956 voertuigen verwerken, dat is tweemaal zoveel als de Patersweg nu ! Bovendien moet het langzame verkeer deze weg oversteken om de omleiding over de BPL te volgen. Conclusie: de BPL zorgt voor een verdubbeling van het verkeer rond het Höfke met als gevolg een onaanvaardbare geluidsoverlast, een bijna onoplosbare verkeersproblematiek en dientengevolge een ernstige aantasting van het leefgenot. Tijdwinst De beoogde tijdwinst van de BPL valt weg, gezien de aangegeven etmaalintensiteiten rond de ovatonde n.l.: situatie 2025, punt 12, naam: Allee en punt 532, naam: Akerstraat Noord resp. 18.748,00 en 24.956,00. Deze getallen wijzen op grote vertraging en filevorming bij de op- en afritten van de BPL. Neem daarbij de extra omwegen i.v.m. de aansluiting Nuth van ca. 1,5 km Hoensbroek - Nuth Makro en ca. 2,8 km Hoensbroek - Nuth / Heerlen / Valkenburg / Maastricht, dan is het duidelijk dat de BPL geen enkel voordeel biedt t.o.v. de huidige situatie. Zelfs richting Brunssum kan het stukje BPL van 1,9 km nauwelijks reistij d v oordeel bieden gezien de goede bestaande verbindingen. Conclusie: de BPL geeft eerder reistijdverlies dan tijdwinst
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd.Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De bodemgebieden die zijn weergegeven in bijlage 2 hebben betrekking op de wegen binnen de zone van de BPL en het aaneengesloten woongebied achter de eerstelijnsbebouwing. Terecht wordt opgemerkt dat enkele lijnstukken geen bodemgebied hebben, maar deze wegvakken liggen buiten het onderzoekgebied wegverkeerslawaai. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01762-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11751**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Aelmans namens familie Vaessen-Pasveer , Kerkstraat 4 6367JE te Voerendaal
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Visie cliënten met betrekking tot geluid: In de reeds ingediende zienswijze heb ik namens cliënten het navolgende ten aanzien van het akoestische onderzoek naar voren gebracht:□`Overigens merken cliënten het navolgende op. In het akoestische onderzoek behorende bij□het ontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat de woningen aan de Nieuwenhagerheidestraat 35 en 49 worden geamoveerd, alsook de huisnummers 13 en 15,□Het bevreemdt cliënten dat hun woning niet in dit rijtje wordt genoemd, mede gelet op het feit dat voor cliënten een identieke situatie aan de orde is als naastgelegen pand met huisnummer 35: een tweesplitsing van het kadastrale eigendom en een intensief bereden op- en afrit in de achtertuin. Bovendien is het vreemd dat de huisnummers 13 en 15 wel op de lijst staan om te worden geamoveerd, terwijl de huisnummers 17 tot en met 25 niet worden gesloopt ondanks dat deze (net als nummer 13 en 15) pal zijn gelegen onder het wegtracé en worden `weg bestemd`. Bovenstaande ondersteunt de opvatting van cliënten dat het totale object door u dient te worden aangekocht.` De thans door u aangeleverde informatie levert geen enkele toevoeging op voor bovenstaande zienswijze. Sterker nog, het versterkt enkel de opvatting dat het totale object van cliënten door u dient te worden aangekocht. Onduidelijke en oncontroleerbare gegevens□Vooropgesteld is bedoelde bijlage 2 bij het akoestische onderzoek als losstaand document een nagenoeg onbegrijpelijk document. De in het document opgenomen kaarten bieden geen enkele houvast voor wat betreft plaatsbepaling, waardoor er behoorlijk veel `zoekwerk` dient te worden verricht naar een specifieke locatie en de daarbij door u gehanteerde verkeersgegevens voor de `huidige situatie 2014` en de `toekomstige situatie 2025`. Vervolgens is naar mening van cliëntEN onvoldoende gemotiveerd op welke wijze de□verschillende gehanteerde parameters (variabelen) voor de diverse wegdelen, zoals□opgenomen in de tabellen, tot stand zijn gekomen en welke afwegingen daaraan ten□grondslag liggen. Deelrapport 10A zou daaromtrent duidelijkheid moeten bieden, doch□daarvan is geen sprake. In het hoofdrapport van het akoestische onderzoek wordt welgeteld drie keer verwezen naar onderhavige `bijlage 2`:□1. paragraaf 3.4.1 `Verkeersgegevens`□2. paragraaf 3.4.2`Snelheden`□3. paragraaf 3.4.3`Wegdektypen`□In paragraaf 3.4. l `Verkeersgegevens` wordt aangegeven dat de verkeersgegevens, die voor□de geluidsberekeningen zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel Omnitrans van 7□april 2010. Niet of althans onvoldoende is gemotiveerd of er nog meer mogelijke□verkeersmodellen kunnen worden gehanteerd en wat uw afwegingen zijn om juist voor het□voornoemde verkeersmodel te kiezen. Daarbij trekken cliënten de verkeersprognoses, zoals opgenomen in onderhavige bijlage met verkeersgegevens, in twijfel. Uit deze verkeersgegevens blijkt dat ter plekke van het woonadres van cliënt een toename van het aantal voertuigbewegingen ten opzichte van de `huidige situatie 2014` optreedt van meer dan 8.200. Deze forse toename van ruim 50% impliceert een onleefbare situatie voor cliënt; reden te meer om over te gaan tot aankoop van het totale object door u.□Datering hoofdrapport en bijlage 2□Ten aanzien van de datering van de gegevens is het navolgende opgevallen. Het akoestische□onderzoek (deelrapport 10A) is gedateerd op 4 juni 2010. In de nu aanvullend aangeleverde□bijlage 2, met het overzicht van gehanteerde verkeersgegevens, zijn gegevens opgenomen□afkomstig uit Geomilieu VI.40. Deze gegevens dateren van 30 juli 2010. De vraag die derhalve gesteld wordt is hoe de conclusies, als opgenomen in het akoestische onderzoek dat gedateerd is op 4 juni 2010, tot stand zijn gekomen nu de gehanteerde verkeersgegevens gedateerd zijn op 30 juli 2010. Oncontroleerbaar is of de nu ter visie gelegde verkeersgegevens ook daadwerkelijk ten grondslag hebben gelegen aan het eerder□ter visie gelegen hebbende akoestische onderzoek (deelrapport 10A).□Planning BPL en gehanteerde onderzoeksjaren□De planning van openstelling van de BPL heb ik namens cliënt reeds in zijn zienswijze ter□discussie gesteld. Naar mening van cliënt is de door u geplande openstelling van de BPL in□2015 onrealiseerbaar. Derhalve zijn de door u gehanteerde onderzoeksjaren (l jaar voor en□10 jaar na realisatie; respectievelijk 2014 en 2025) discutabel, waardoor de ingevoerde□verkeersgegevens mogelijk niet representatief zijn. Namens cliënt verzoek ik u de gehanteerde onderzoeksjaren en de daarbij te hanteren verkeersgegevens aan te passen op een realistische planning van de realisatie van de BPL.□Resumerend□Cliënten achten de nu ter visie liggende verkeersgegevens, die ten grondslag liggen aan het□akoestische onderzoek (deelrapport 10A), onduidelijk en oncontroleerbaar waarbij naar alle□waarschijnlijkheid verkeerde onderzoeksjaren zijn gehanteerd als gevolg van een□onrealistische plannen. Cliënten verzoeken u omtrent de stukken de door u gemaakte□motiveringen en afwegingen aan te dragen alsmede gedegen feitelijke

onderzoeken, met als resultaat dat hij hierop kan reageren. Met name verzoek ik u namens cliënten om adequate acties te ondernemen ten aanzien van de nu met uw aankopers lopende gesprekken om te komen tot een minnelijke verkooptransactie op basis van de systematiek van de Onteigeningswet.

Antwoord:

Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende.

In Bijlage 2 zijn de verkeersgegevens (uitgangspunten) opgenomen die gebruikt zijn voor de geluidsberekeningen van het akoestisch onderzoek. De verkeersgegevens zijn gebaseerd op het verkeerskundig onderzoek. Het verkeerskundigonderzoek is als bijlage 4A bij het ontwerpinpassingsplan gevoegd. Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Ten aanzien van de datering wordt opgemerkt dat de gegevens uit Bijlage 2 uit het rekenprogramma Geomilieu zijn afgedrukt op 30 juli 2010 en dat daardoor deze datum onder de gegevens is vermeld. De verkeersgegevens uit Bijlage 2 hebben wel degelijk ten grondslag gelegen aan het akoestisch onderzoek van 4 juni 2010. Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01763-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11758**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van de Ven namens familie van de Ven C.J.G., Apollolaan 38 6373HB te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Door middel van dit schrijven maken wij, familie van de Ven, bezwaar tegen de geplande aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) zoals opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). In het bijzonder naar aanleiding van het aanvullend verstrekken van ontbrekende akoestische gegevens. De Provincie Limburg heeft te kennen gegeven dat bepaald gegevens ontbraken gedurende de termijn van de terinzagelegging. Dit strookt met hetgeen in de door ons eerder toegezonden zienswijze (dd 26 juli 2010) is opgenomen onder het onderwerp `Strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel`. Na de termijn van de terinzagelegging is aanvullend een rapport opgeleverd met ontbrekende akoestische gegevens.□□Het is de vraag of de procedure correct gevolgd is. Conform artikel 3.16 lid 1 van de Algemene Wet Bestuursrecht bedraagt de termijn voor het naar voren brengen van zienswijzen zes weken. Artikel 3.14 lid 1 geeft een mogelijkheid tot het aanvullen met relevante nieuwe stukken. Het betreft hier echter geen nieuw stuk (maar een ontbrekend deel) en de aanvullende informatie is pas na de termijn van de terinzageleggingverspreid. Artikel 8.51b lid 3 geeft weer dat bij het herstellen van een gebrek de termijn met vier weken verlengd kan worden. De beslissing hieromtrent ligt echter bij de rechtbank en niet bij het bestuursorgaan. Op basis van vorenstaande is onzes inziens de gevolgde procedure incorrect en is een nadere zienswijze niet van toepassing. Deze nadere zienswijze dient dan ook niet gezien te worden las een legitimering onzerzijds voor een incorrect gevolgde procedure, maar voor als blijkt dat dat de gevolgde procedure onverhoopt wel correct blijkt te zijn.□□Minister Verhoeven heeft onlangs besloten om de termijn van de terinzagelegging voor het inpassingsplan van het project windpak Noordoostpolder opnieuw open te stellen. Dit om tegemoet te komen aan diverse zienswijzen die aangaven dat gegevens ontbraken gedurende de terinzagelegging. Tevens heeft de minister gesteld dat een terinzagelegging in de zomervakantie niet ideaal is. Daar beide argumenten evenzo van toepassing zijn voor het inpassingplan BPL, gaan we uit van een precedentwerking. Dat wil zeggen dat het inpassingplan BPL, inclusief aanvullende rapport)en, opnieuw ter inzage wordt gelegd.□□Omdat de vakantieperiode van vier weken voor het indienen van een nadere zienswijze geheel binnen de vakantieperiode viel, zijn wij niet in stat geweest om inhoudelijk het rapport te bestuderen. Wat zo snel opviel, is dat de gegevens in het rapport uitgaan van de situatie waarbij de Buitenring wel aansluit op het Duitse autowegennet (bekend als de B258n) en niet aansluit op de Randweg Abdissenbosch. Dit terwijl de aansluiting aan Duitse zijde hoogst onzeker is.□□Daarnaast zijn bepaalde beslissingen nog niet genomen, die wel significante invloed hebben op de akoestische gegevens (zoals bijvoorbeeld de locatie van de vluchthaven op het tracédeel Reeweg-Hoogstraat in combinatie met de locatie en vorm van het geluidsscherm/wal). De wgegevens in het rapport zullen naar aanleiding van deze nog te nemen beslissingen wijzigen, waardoor deze gegevens nu (deels) onbruikbaar zijn.□□Bij dezen vragen wij U dan ook om het inpassingsplan BPL inclusief aanvulldende rapporten - pas nadat alle significante beslissingen zijn genomen - opnieuw ter inzage te leggen. Ten overvloede wijzen wij ten slotte naar de eerder ingediende zienswijze (dd 26 juni 2010).□Deze zienswijze blijft onvermoeid van kracht. Vandaar onderstaande herhaling van het bezwaar.□□"Het bezwaar heeft betrekking op de volgende gronden van de zienswijze:□-nut en noodzaak aanleg buitenring;□-geluidsoverlast;□-luchtverontreiniging;□-waardevermindering onroerende goederen;□-zorgvuldigheidsbeginsel;□-motiveringsbeginsel;□Evenredigheidsbeginsel.□□De negatieve gevolgen van het onverminderd aanleggen van de BPL leidt tot een waardedaling van onze onroerende goederen. Wij zijn voornemens om voor deze waardedaling te zijner tijd een (plan)schadeclaim in te dienen. Voorts zal bekeken worden welke, of en hoe compensatie ten gevolge van gezondheidsverslechtering mogelijk is."□□Gaarne ontvangen wij bericht van het verschijnen van het definitieve inpassingsplan Buitenring.□□Namens familie van de Ven - Packbiers □□□Hoogachtend,□CJG van de Ven□
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 heeft niet tezamen met het akoestisch rapport als bijlage bij het ontwerpinpassingsplan ter inzage gelegen. Door deze bijlage alsnog ter visie te leggen is de mogelijkheid geboden hier zienswijzen over in te dienen. Wij zijn van mening dat

reclamanten voldoende tijd hebben gehad om hun zienswijzen over Bijlage 2 naar voren te brengen, zodat reclamanten niet in hun belangen zijn geschaad doordat de bijlage niet aanstonds ter inzage heeft gelegen.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01764-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11759

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Nievelstein- Stalman G.C.J.C., Burgemeester Franssenstraat 1 6467AL te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Naar aanleiding van uw brief dat de inzage van de documenten niet compleet waren, sturen wij u het vervolg op onze eerder ingezonden zienswijze. Ten eerste: zijn wij van mening dat de geluidsoverlast toch te luid is aangezien wij op nog geen 30 meter van de snelweg komen te wonen. Ten tweede: wordt onze straat afgesloten dus wij moeten altijd omrijden. Ten derde: ons huis zal in waarde dalen. Ten vierde: ons uitzicht is vrij, wij kijken naar de bedrijvigheid van de mensen die naar het Gaiapark lopen en dan kijken wij op de 4 baans autosnelweg. □
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □□ Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: 01765-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11760

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kneip E.V., Dentgenbachweg 5 6469XV te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik wilde bezwaar indienen vanwege waarde vermindering van het huis. En de geluidsoverlast en fijnstof. Ik wilde u ook zeggen dat,dat boek van de Buitenring bijlage 2 moeilijk te begrijpen is. Ik heb ook al in de vorige brief vermeld dat ik een bezwaar heb gemaakt. En dat het milieu van het natuurgebied negatief beïnvloed.
Antwoord:	Voor zover door u eerder zienswijzen zijn ingediend tegen (bijlagen bij) het inpassingsplan, wordt verwezen naar het antwoord op die zienswijzen. Voor het overige wordt verwezen naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven. □Voor zover uw zienswijze ziet op bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek, geldt het volgende. □□ Bijlage 2 is een bijlage bij het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A, en kan aldus niet los van dat document worden beschouwd. In paragraaf 3.4 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A is duidelijk uiteen gezet hoe de verkeersgegevens in het akoestisch model zijn betrokken. Wat betreft de begrijpelijkheid van Bijlage 2 zelf wordt nog opgemerkt dat de bijlage een opsomming van de gehanteerde verkeerscijfers bevat. Alle in de tabellen opgenomen afkortingen zijn aan het begin van de bijlage toegelicht. Verder bevat bijlage alle voor het akoestisch onderzoek noodzakelijke informatie. De bijlage voldoet daarmee aan de eisen van de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.□□Voorstel: de zienswijze ongegrond te verklaren.□

Hoofdzienswijze: **01766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11795**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de□ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 è 3dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zon beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niette volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de□gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling

doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11796**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	Mede hierdoor dreigt de waarde van mijn huis fors te dalen. Indien de plannen niet bijgesteld worden dan voel ik mij genoodzaakt een planschadeclaim in te dienen ter compensatie van de waardedaling van mijn huis. bijlage 1: Vanwege het ontbreken van algemeen belang ligt het voor de hand dat burgers die schade lijden volledig gecompenseerd worden en dat bij de schadeveroorzaker de plicht rust om de schade zoveel mogelijk te beperken, zowel nu als in de toekomst. Daarom is het redelijk om te veronderstellen dat de provincie alle mogelijke verzachtende maatregelen neemt die redelijker wijs mogelijk zijn. In ieder geval mag onder deze omstandigheden verwacht worden dat de voorkeurswaarden niet overschreden worden. De provincie neemt echter een positie in die recht tegenover mijn standpunt in dit opzicht staat De provincie zoekt de grenzen van de wet, inclusief ontheffingen, bonus dBs enz. op om aldus tot minimale maatregelen te besluiten. De provincie is echter verplicht om maatregelen die redelijkerwijs mogelijk zijn te nemen, in plaats van ontheffing te vragen. De provincie weigert dit tot nu toe. De door de provincie hier ter plaatse gevolgde aanpak is: eerst maar wat bouwen en dan als bij monitoring blijkt dat de grenzen overschreden worden, ontheffing aanvragen. Mitigerende maatregelen worden dan niet meer genomen omdat het taakstellend budget dit niet toelaat aldus een deskundige medewerker van de provincie op 2 juli jl. tijdens de informatiemarkt in het Parkstadstadion te Kerkrade. Het ligt dan ook voor de hand dat de gemeente reeds nu met de provincie overeenkomt dat bij gebleken overschrijding van de normen, de provincie alsnog onverwijld mitigerende maatregelen neemt op kosten van de provincie. Bij gebrek aan budget bij de provincie kan het ook ingevuld worden met 50 km borden, net als bij de aansluiting op de A76 in Roermond, (komend van Herkenbosch de N570). Of 70 of 80 km, net wat nodig is om aan de normen te voldoen. Maar eigenlijk moet ten aanzien van het geluid gewoon geconcludeerd worden dat het werken met de modellen en normen in de situatie hier ter plekke tot onbevredigende resultaten leidt door de toevallige combinatie van vorm van het landschap, een 10 meter boven het maaiveld liggende weg en twee viaducten vlak achter elkaar. De eindconclusie moet dan ook zijn dat de provincie simpele maatregelen zoals dubbellaags zoab, een goede, begroeide geluidswal/scherm van tenminste 4 meter hoog en een maximum snelheid van 80 km per uur hier ter plekke gewoon moet nemen. De kosten hiervan worden gecompenseerd door de verminderde planschadeclaims en door de geringere daling van de WOZ opbrengsten voor de gemeente.
Antwoord:	De aanleg van de Buitenring heeft gevolgen op de verkeersstromen van het onderliggend wegennet. Deze gevolgen zijn onderzocht in het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 4A). Deze verkeersgegevens zijn gebruikt voor het akoestisch onderzoek. Op locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht welke geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden toegepast. Daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van de wet hogere waarden vastgesteld. Conform de Wet geluidhinder zijn alleen hogere waarden vastgesteld, wanneer het treffen van geluidsbeperkende maatregelen onvoldoende doeltreffend zal zijn, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard. Bij de afweging van de financiële doelmatigheid van geluidsbeperkende maatregelen is aangesloten bij de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. De voorgestelde maatregelen, zoals uiteengezet in hoofdstuk 4 van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A), beperken de geluidsbelasting.

Hoofdzienswijze: **01766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11797**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Verder moet ik vaststellen dat nut en noodzaak van de ring ontbreken en dat uit de MKBA blijkt dat, na toevoeging van de vergeten kosten, het maatschappelijk rendement negatief is (zie bijlage 2 Het ontbreken van nut en noodzaak). bijlage 2: Het ontbreken van nut en noodzaak De MER commissie heeft gevraagd om een goede onderbouwing van nut en noodzaak van de ring. Voor zover ik begrepen heb, moet het rapport van Ecorys in deze lacune voorzien. Het toetsingsadvies Commissie m.e.r. luidde: Paragraaf 2.1 Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie adviseert in de tweede aanvulling nut en noodzaak van het project nader te onderbouwen en daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de ring mogelijk worden. Bij de onderbouwing van nut en noodzaak zullen tevens de nieuwste prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit betrokken moeten worden, al dan niet als scenario. In het deelrapport 2, tweede aanvulling MER wordt een samenvatting gegeven van het Ecorys rapport. Mijn kritiek op de uitgevoerde onderzoeken, toetsing op doelbereik, MKBA en vergelijking alternatieven, is dat deze onderzoeken geen alternatief zijn voor een gangbaar nut en noodzaak onderzoek. De ladder van Verdaas is de juiste methodologische aanpak om het traject naar eventuele infrastructurele veranderingen, mee vorm te geven. Dit gebeurt ook niet correct in het rapport van Ecorys. Het Ecorys rapport van juni 2010 Het Ecorys rapport is door de provincie aan de media gepresenteerd (vlak voor de uiteindelijke presentatie van het inpassingsplan) als onderbouwing van nut en noodzaak zoals door de wet vereist Helaas is het rapport van Ecorys geen onderbouwing van nut en noodzaak. Het rapport pretendeert dit ook niet. De provincie wel. Toetsing op doelbereik In het rapport probeert Ecorys het ontbreken van concrete problemen die door de ring opgelost moeten gaan worden, te ondervangen door de doelstellingen van de provincie te presenteren alsof die voortkomen uit problemen. Vervolgens wordt getoetst of de doelstellingen bereikt worden. Als ik de conclusies bij de zeven problemen/doelstellingen lees, dan is mijn conclusie dat hetgeen er bereikt wordt op het gebied van de doelstellingen, de moeite niet waard is. Helaas is het wel zo dat er bepaalde negatieve effecten aan het licht komen, zoals een toename van het aantal gereden autokilometers met daaraan verbonden kosten, emissies en andere directe overlast. De emissies worden ook nog verhoogd door de verhoogde maximum snelheid. MKBA, maatschappelijke kosten-baten analyse Dat er voor de maatschappij niets te winnen valt met de ring, blijkt ook uit de resultaten van MKBA. Eerst even een samenvatting van de resultaten zoals gepresenteerd door Ecorys. Alle bedragen hierna zijn in miljoenen euros. baten reistijd autoverkeer 232 verkeersveiligheid 82 overige baten t.g.v. reistijd 47 overig maatschappelijke baten 16 totaal 377 kosten investeringskosten 266 beheer en onderhoud 68 totaal 334 Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat; baten totaal 377 kosten totaal 613 maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro! Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu. We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges. Vergelijking alternatieven Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn

behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie.□De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden.□Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten. Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische□ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn

Antwoord:

De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.
□□
In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□

Op verzoek van de provincie heeft een onafhankelijk adviesbureau, ECORYS, een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring opgesteld. Deze MKBA voor de Buitenring is opgesteld conform de hiervoor geldende voorschriften en is gebaseerd op de meest actuele informatie (kosten, verkeerseffecten, milieueffecten) over de Buitenring. ECORYS concludeert dat de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen en dat per saldo sprake is van een efficiënte investering.□□Het is gangbaar en voorschrift om in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA’s) de effecten van een infrastructuurproject op alle reistijden, zowel kortere als langere reistijden, te waarderen. De kosten van compensatie, mitigatie, planschade, aanpassingen aan onderliggend wegennet zijn conform de voorschriften opgenomen. De kosten en de effecten tijdens de aanlegfase zijn inderdaad niet opgenomen. Het was op basis van de voorliggende informatie niet mogelijk een inschatting hiervan te maken. □□In het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan, is niet onderzocht of de doelstellingen van de Buitenring via minder ingrijpende maatregelen gerealiseerd kunnen worden. In het rapport is uitsluitend globaal de Ladder van Verdaas doorgelopen. Hierin concludeert ECORYS dat de toegepaste combinatie bij de Buitenring van betere benutting, verbreding van bestaande infrastructuur en aanleg van nieuwe infrastructuur logisch lijkt gelet op de doelstellingen van de Buitenring.□□De huidige verkeersstructuur leidt tot diverse verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in Parkstad Limburg. Daarnaast is de bereikbaarheid, vooral van de oostzijde van Parkstad Limburg, niet optimaal. Met de Buitenring worden deze problemen aangepakt. Zonder maatregelen zullen de problemen blijven bestaan. Verkeersberekeningen ten behoeve van het Inpassingsplan voor de Buitenring laten zien

dat in Parkstad Limburg ook in de toekomst (de berekeningen zijn gemaakt voor 2025) sprake blijft van deze problemen, ondanks een verwachte krimp van de bevolking. Deze verkeersberekeningen zijn gebaseerd op actuele prognoses op het gebied van bevolkingsontwikkeling en mobiliteit. Krimp betekent dat problemen op een aantal locaties wat kleiner kunnen worden als gevolg een geleidelijk mogelijk wat afnemende verkeersvraag, maar het betekent niet dat deze problemen verdwijnen. Een mogelijk afnemende verkeersvraag want recent onderzoek door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) laat zien dat bevolkingskrimp niet per definitie leidt tot minder verkeer. De omvang en samenstelling van de bevolking zijn weliswaar van invloed op de mobiliteit en de verkeersdrukte, maar de som van andere ontwikkelingen is bepalender. Het gaat dan bijvoorbeeld om economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen. Het KIM stelt dat hierdoor de mobiliteit in de komende decennia zal toenemen, ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt, zoals in Zuid-Limburg. □□Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□□□□

Hoofdzienswijze: 01766-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11798

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt □
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.□□Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.□□Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren□

Hoofdzienswijze: **01766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11799**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Uit het besluit blijkt onvoldoende welke gevolgen de Buitenring voor mij heeft. Onduidelijk is of realisatie van de Buitenring consequenties heeft voor mijn eigendomsituaties.
Antwoord:	Voor het tracé van de Buitenring is een ontwerp gemaakt. In het Inpassingsplan is het ruimtebeslag van de Buitenring opgenomen waardoor voldoende duidelijk is waar deze gerealiseerd wordt. Voor de Buitenring is in het Inpassingsplan de bestemming Verkeer opgenomen. Om de benodigde flexibiliteit te waarborgen is er bewust voor gekozen om het wegontwerp niet tot in detail op de verbeelding van het Inpassingsplan weer te geven. Het opnemen van flexibiliteit in het Inpassingsplan is gebruikelijk. Er kan immers uit het plan worden opgemaakt waar de bestemming Verkeer is gelegd en hoe breed het ruimtebeslag van de bestemming Verkeer kan worden. In de regels is voorts bepaald dat er niet meer dan 2x2 rijstroken mogen worden gerealiseerd. Wij zijn van mening dat de in het Inpassingsplan opgenomen flexibiliteit niet in strijd is met de rechtszekerheid. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voor de realisering van de Buitenring zijn geen gronden benodigd van indiener. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01766-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11806**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Lempers H.C.M., Knieberglaan 14 6373XT te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:o het zorgvuldigheidsbeginsel;o het motiveringsbeginsel;o het evenredigheidsbeginsel.Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is. In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:· Het ontwerp-Inpassingsplan; · De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; · Tracénota MER Aansluiting Nuth; · Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; . Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten

aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01767-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11800**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Tönjens J., Schanserweg 3b 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Geluid, lucht en trillingen
Zienswijze:	Ik maak bezwaar tegen de beperkte maatregelen om de gevolgen van de ring voor de bewoners van de Knieberglaan en de Schanserweg in Landgraaf te verzachten. Uit de plannen blijkt dat er tenminste een toename van het geluid verwacht wordt van 14,5 dB en er worden slechts verzachtende maatregelen genomen, enkel Zoab, voor 2 a 3 dB. Er ontstaat dus een enorme toename van de geluidsoverlast (zie bijlage 1: Geluidsoverlast).□□Bijlage 1:□De vrees bestaat dat de geluidsoverlast die de ring hier ter plaatse, cluster 42, gaat veroorzaken, onvoldoende gecompenseerd wordt door de geplande maatregelen. Dit terwijl er tegen relatief lage kosten, een groot deel van de overlast gemakkelijk te beperken is door toepassing van het juiste asfalt. Het resterende deel kan voor een belangrijk deel opgelost worden met een langer geluidscherm van 4 meter hoog. De vrees voor meer overlast is simpel te onderbouwen. Volgens bijlage 2 deelrapport 2 Akoestisch onderzoek verkeerslawaai BPL (bijvoorbeeld ID rekenpunt 01520_A) is er 14,5 dB toename t.g.v. de ring zonder maatregelen. Resteert na de te nemen maatregelen, 1 laagje zoab dat 2 à 3 dB reductie oplevert, een toename van 11,5 dB. In de tabel wordt echter een afname van 2,39 dB voorspeld. Dit is een groot raadsel. De geluidswal die in het ontwerp voorkomt, staat er al. Er wordt dus gegoocheld met cijfers, en niet zo`n beetje. 11,5 + 2,39 = 13,89 dB verschil in wat logisch lijkt en wat de provincie beweert. Nemen we dan ook nog eens als referentiewaarde de waarde die bij de tracénota gepubliceerd werd dan komen we op 58 + 11,5 = 69,5 dB. De provincie denkt dat het 47 dB wordt. Bij de tracénota kregen we volgens de provincie in de toekomst 68 dB overlast. De werkelijke waarde zal ergens tussen extra overlast en heel erg veel extra overlast liggen. Het is ook gewoon niet goed voorstelbaar dat de extra geluidsbelasting als gevolg van meer dan verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen naar 30.000 per etmaal, in combinatie met een verhoging van de snelheid naar 100 km en verdubbeling van het aantal rijbanen meer dan gecompenseerd wordt door een enkel laagje ZOAB. De door de provincie gehanteerde methodiek, modellen en data om te beslissen over de te nemen maatregelen op akoestisch gebied, zijn niet te volgen. Een algemeen uitgangspunt bij het opstellen van de wet- en regelgeving m.b.t. geluidsoverlast is de gedachte dat het vanuit het oogpunt van algemeen belang onvermijdelijk is dat individuen en objecten aan een bepaalde mate van overlast blootgesteld worden. Echter, het algemeen belang is niet gediend met deze weg (zie Ecorys) en waarschijnlijk wordt het algemeen belang zelfs fors geschaad door deze weg. □□Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. Om de gevolgen van de weg te beperken moeten er in dit gebied tenminste op een drietal gebieden maatregelen worden genomen, nl.:□Geluidsbeperking□o dubbel zoab op de hele N299 (kost bijna niets extra);□o een geluidscherm, begroeid aan de bewonerszijde, van tenminste 4 meter hoog;□o het geluidscherm doortrekken tot voorbij het Waubacherveld, omdat de geluidwering aan de kant van het Waubacherveld als gigantische reflector richting Landgraaf gaat werken;□o zoab op de Schanserweg;□o maximum snelheid 80 km per uur op de N299;□o verbetering overgangen bij viaduct Gravenweg en Torenstraat. De ribbels die er nu zitten□veroorzaken nu reeds veel zeer hinderlijk, tikkend, onregelmatig geluid.□Emissie beperking □
Antwoord:	Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs-)grenswaarde als gevolg van de realisatie van de Buitenring is onderzocht met welke geluidbeperkende maatregelen aan de grenswaarde kan worden voldaan. Voor het treffen van geluidbeperkende maatregelen is de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:□1.□bronmaatregelen, zoals het toepassen van stil asfalt,□2.□overdrachtsmaatregelen, zoals geluidswallen of geluidsschermen.□3.□ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.□□Zoals in paragraaf 3.5 van Deelrapport 10A akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uiteen is gezet gaat de voorkeur bij het treffen van maatregelen uit naar maatregelen aan de bron. Als bronmaatregel bij de realisatie van de Buitenring is er geluidsarm wegdek toegepast. Indien het toepassen van deze bronmaatregel niet voldoende is, is nagegaan welke overdrachtsmaatregelen, zoals het plaatsen van geluidsschermen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.□De provincie Limburg heeft bij de keuze van de te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen het doelmatigheidscriterium (kosten-batenanalyse) volgens de wettelijke Regeling

doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder van 1 januari 2010 toegepast. □□Ter plaatse van de woningen aan de Knieberglaan is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de geluidbelasting in de toekomstige situatie met BPL met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie zonder BPL. Door middel van het toepassen van doelmatige geluidreducerende maatregelen in de vorm van geluidreducerend asfalt (dunne deklagen type B) en een absorberend scherm van 2 meter hoogte wordt ter hoogte van de Knieberglaan aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. □

Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.□□

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01767-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11802**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Tönjens J., Schanserweg 3b 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Het rijden met een snelheid van 100 km wordt dus gewaardeerd op 232 + 47 = 279 miljoen euro. Dit is belachelijk. Het meeste verkeer wordt gevormd door recreanten die helemaal geen haast hebben. Hier tegenover staat de zielige post van 16 miljoen euro overige maatschappelijke baten waar dus alle door de provincie steeds genoemde voordelen onder vallen. Aan de kostenkant is één hele belangrijke kostenpost vergeten. Namelijk de kosten die voortvloeien uit de overlast van de aanleg. Het is redelijk om aan te nemen dat de kosten van de overlast van de aanleg ongeveer gelijk zijn aan de winst die voortvloeit uit de reistijd autoverkeer. Ook de overige kosten t.g.v. reistijd kunnen we op de hiervoor en door Ecorys gehanteerde 20% stellen zodat er aan de kostenkant 279 miljoen euro bijkomt. We komen dan op het volgende totaal resultaat;□baten totaal 377□kosten totaal 613□maatschappelijke schade t.g.v. de ring 236 miljoen euro!□Een andere niet opgenomen post zijn de in rekening te brengen kosten van gezondheidsschade ten gevolge van de toegenomen emissies en het aangetaste leefmilieu.□We zien dus dat de MKBA indien de vergeten posten worden meegenomen, in ieder geval zeer negatief uitpakt. De onzekerheden bij dergelijke projecten in dit stadium zijn groot en een eventueel positief resultaat zoals door de provincie bepaald van 10% valt in het niet bij de onzekerheidsmarges.□Vergelijking alternatieven□Het resultaat van het geoptimaliseerde voorkeurstracé komt zoals we gezien hebben voornamelijk uit de snelheidswinst. De alternatieven leveren natuurlijk ietsje minder snelheidswinst en omdat dit superzwaar weegt komen de alternatieven er in de MKBA slechter uit. Verder worden de alternatieven afgehandeld met de opmerking; "Naar verwachting scoren alle alternatieven minder op doelbereik". Mijn verwachting is dat ze beter scoren op doelbereik. De recreatieve sector kan dan opbloeien zonder de initiële en vervolgoverlast van de ring. Verder heb ik bezwaren tegen de opzet van het rapport waarin de resultaten van de alternatieven niet op gelijke wijze als het voorkeurstracé zijn behandeld. Hoofdstuk 3 en 4 zijn volledig geweid aan het geoptimaliseerde voorkeurstracé. In hoofdstuk 5 worden de alternatieven nog even afgehandeld omdat dat nou eenmaal moest van de MER-commissie. De hele toetsing op bereik doelstelling is in dit verband niet erg relevant omdat in het voortraject niet goed is gekeken naar de resultaten van minder vergaande maatregelen. Weer die ladder van Verdaas die genomen had moeten worden. Nemen we als meest voor de hand liggende resultaat van de MKBA even de hierboven genoemde € 276 miljoen aan maatschappelijke kosten van het totale gebeuren, dan lijkt het waarschijnlijk dat alle alternatieven gunstiger uitpakken dan de huidige plannen.□Conclusies□De eindconclusies t.a.v. het Ecorys rapport kunnen niet anders luiden dan:□o de toetsing op doelbereik toont aan dat er nauwelijks positieve resultaten bereikt worden;□o de MKBA toont aan dat de investering niet rendabel is, zelf zwaar verlies gevend;□o de toetsing op doelbereik en MKBA zijn geen volwaardig alternatief voor een "nut en□noodzaak" analyse;□o het resultaat van beide toetsen toont aan dat de ring geen nut heeft;□o de toetsing van de alternatieven is ver onder de maat;□o over de noodzaak valt weinig te zeggen omdat er niet begonnen is met een inventarisatie van knelpunten. Doelen van politici zijn iets anders dan knelpunten.□Een ander punt is de onduidelijkheid over het doorberekenen van de verwachte demografische ontwikkelingen. Her en der zijn wat gegevens aangepast maar de indruk bestaat dat de gevolgen van krimp in combinatie met vergrijzing niet afdoende zijn verwerkt. Zo is er sprake van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen terwijl de bevolking krimpt en vergrijst (tabel 1.1) Dit is een voorbeeld van een merkwaardig gegeven, bron: provincie, dat niet onderbouwd wordt maar waar wel het hele Ecorys verhaal mede op gebaseerd wordt. Dit klopt niet! Gezien het ontbreken van nut en noodzaak en maatschappelijk rendement vind ik dat de provincie het recht op het vragen van ontheffing van de gangbare normen op het gebied van geluid en emissies, verspeeld heeft. Met name omdat zonder meerkosten of tegen relatief geringe meerkosten de problemen aanzienlijk te beperken zijn. □□
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal.

In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg ‘Toetsing op doelbereik & MKBA’ van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01767-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11803

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Tönjens J., Schanserweg 3b 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Landschappelijke inpassing en cultuurhistorie
Zienswijze:	Het begroeid geluidscherm, al dan niet in combinatie met een aarden wal, moet tenminste een hoogte van 4 meter krijgen om het zicht op het verkeer te beperken.
Antwoord:	Uit het oogpunt van geluidhinder kan volstaan worden met een geluidwerende voorziening met een hoogte van 2 meter. Een hoger scherm zou leiden tot een onnodige versterking van de visuele hinder als gevolg van de Buitenring. De toevoeging van 4 meter hoge wallen sluit niet aan op het reliëf van het Limburgse landschap. Dit reliëf wordt immers juist gekenmerkt door een afwisseling tussen glooiende hellingen, steile randen en kleinschalige droogdalen Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01767-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11804**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Tönjens J., Schanserweg 3b 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Milieu, woon- en leefklimaat en archeologie
Zienswijze:	Ook is het mij duidelijk geworden dat de gezondheid van mijn gezin ten gevolge van de fors stijgende emissies behoorlijk en onnodig geschaad wordt.
Antwoord:	Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht.Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: **01767-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11805**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Funcken-Tönjens J., Schanserweg 3b 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Tenslotte moet mij van het hart dat er naar mijn idee sprake is van onbehoorlijk bestuur. Nut en noodzaak van de verbinding zijn onvoldoende aangetoond.□□Naar mijn idee is er sprake van onbehoorlijk bestuur omdat er een aantal beginselen geschonden worden en wel:□o het zorgvuldigheidsbeginsel;□o het motiveringsbeginsel;□o het evenredigheidsbeginsel.□Het gevolg hiervan is een fikse waardedaling van onze woning, gezondheidsschade als gevolg van de emissies en verlies van woongenot tg.v geluidsoverlast dus : een aantasting.
Antwoord:	De provincie is van mening dat nut en noodzaak van de Buitenring duidelijk zijn en zij verwijst hiervoor onder meer naar het ECORYS-rapport Buitenring Parkstad Limburg - Toetsing op doelbereik & MKBA, zoals bijgevoegd bij het Inpassingsplan. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd verschillende problemen in Parkstad Limburg op het gebied van onder meer bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, en de verkeersveiligheid tegen te gaan. Zoals uiteengezet in paragraaf 3.3 van het Deelrapport 4A verkeerskundig onderzoek zijn voor het jaar 2025 met behulp van het Verkeersmodel Regio Parkstad (versie maart 2010) de verkeersintensiteiten op de wegvakken berekend. De verkeersintensiteiten liggen voor het jaar 2025 rond de 25.000 tot 35.000 mvt / etmaal. □□ In de rapportage Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS is getoetst of met de Buitenring aan deze doelstellingen van het project wordt voldaan. De MKBA is opgesteld conform de nationaal voorgeschreven richtlijnen. In deze rapportage is de Buitenring getoetst op de zeven doelstellingen die de provincie Limburg met de realisatie van het project nastreeft en zijn alternatieven voor de Buitenring vergeleken met het voorkeurstracé. □De conclusies van het rapport zijn dat de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring worden nagestreefd. De alternatieven scoren minder in doelbereik en resulteren naar verwachting eveneens in een lagere netto contante waarde en baten-/kostenverhouding. □De MKBA laat voorts zien dat de Buitenring een baten-/kostenverhouding heeft van 1,1: de baten zijn tien procent hoger dan de kosten, waarbij de netto contante waarde 43 miljoen Euro positief is.□ In het rapport Buitenring Parkstad Limburg 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van ECORYS (juni 2010) worden nut en noodzaak van de weg helder beargumenteerd. Wij bestrijden dat er sprake is van onbehoorlijk bestuur. In een transparant proces hebben de provincie Limburg, Parkstad Limburg en de gemeente Schinnen in gezamenlijkheid een bestuurlijke keuze gemaakt. In het proces van de totstandkoming van die keuze is er steeds contact geweest met belanghebbenden en ook zijn er diverse publieksvoorlichtingen geweest in de vorm van informatiedagen, nieuwsbrieven en advertenties . Er is naar onze mening zeer zorgvuldig omgegaan met de belangen van eenieder. Alle inwoners van Parkstad en Schinnen zijn in de gelegenheid geweest om gedurende het gehele proces geïnformeerd te zijn en te blijven. Derhalve is de provincie van mening dat er geen sprake is van onbehoorlijk bestuur. □□ In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3:2 Awb zijn bij de voorbereiding van het ontwerp-Inpassingsplan alle daarvoor benodigde onderzoeken uitgevoerd. Ingevolge artikel 3.1.6 Bro is in de toelichting van het Inpassingsplan verwezen naar deze onderzoeken en zijn de conclusies hieruit opgenomen. □□Vanaf 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 hebben met betrekking tot de Buitenring Parkstad Limburg, de navolgende documenten(tevens langs elektronische weg) ter inzage gelegen:□□· Het ontwerp-Inpassingsplan; □· De 1e en 2e Aanvulling TN/MER BPL; □· Tracénota MER Aansluiting Nuth; □· Ontwerp-besluit Hogere waarde ten behoeve van het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg; □. Alle op het Inpassingsplan betrekking hebbende onderzoeken en overige onderliggende documenten.□□Gebleken is dat bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) aanvankelijk niet ter inzage is gelegd. Concreet betekent dit dat de verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen, zijn aan alle indieners van een zienswijze tegen een of meerdere van voormelde documenten de ontbrekende verkeersgegevens alsnog toegezonden en is een ieder in de gelegenheid gesteld om gedurende vier weken een nadere gemotiveerde zienswijze in te dienen ten aanzien van bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010). De

ontbrekende verkeersgegevens zijn op 3 augustus 2010 aan de ter inzage gelegde stukken toegevoegd. Tot en met 30 augustus 2010 is het document (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010) voor een ieder ter inzage gelegd. Tevens heeft er een actualisatie van diverse onderzoeken plaatsgevonden, waaronder de onderzoeken betreffende geluid- en lucht, externe veiligheid, de passende beoordeling en het bodemonderzoek. Bij de vaststelling van het inpassingsplan worden de geactualiseerde onderzoeken bijgevoegd. De resultaten van deze onderzoeken zijn niet gewijzigd. Na vaststelling zal het besluit tot vaststelling van het Inpassingsplan, alsmede het Inpassingsplan met de onderliggende stukken, gedurende een termijn van zes weken ter inzage liggen. Tijdens deze termijn kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze op het ontwerp-Inpassingsplan hebben ingediend, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegen het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan.

Het evenredigheidsbeginsel brengt met zich mee dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. Gelet op de uitvoerige belangenafweging die in het kader van de voorbereiding van de vaststelling van het ontwerp-Inpassingsplan heeft plaatsgevonden, achten wij het besluit niet in strijd met het evenredigheidsbeginsel. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Bij de realisatie van de Buitenring zijn de milieukwaliteitseisen van de Wet milieubeheer in acht genomen. Een voorbeeld hiervan zijn de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit. Wat betreft geluidbelasting kan bij de meeste woningen worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, daar waar dat niet mogelijk is gebleken, zijn binnen de kaders van die wet hogere waarden vastgesteld. In dit verband wordt ook verwezen naar de conclusies van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai (deelrapport 10A). Bij geen enkele geluidsgevoelige bestemming wordt de maximaal toelaatbare hogere waarde overschreden. Ook is steeds de gecumuleerde geluidsbelasting beoordeeld en niet onaanvaardbaar geacht. Gelet daarop kan worden vastgesteld dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden.

Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01768-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11807

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Auto EFMA , Roermonderstrasse 135 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisienmg der 258 n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Kjiotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N 281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B 258 n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B 258 n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad - Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Wir fordcrn Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B 258 n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren

Hoofdzienswijze: 01769-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11811

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kooiker & Zn VOF+ F.G., Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 6 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01770-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11812**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kooiker J.H.F., Hamstraat 161 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 6 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01771-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11813**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Kooiker F.G., Hamstraat 159 6465AD te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 6 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01772-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11814**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Timmermans en H.C. Burks R., Heiberg 36 6436CL te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 29 juli 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01773-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11815**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Dasseville D., Wiesenweg 1c D52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 3 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01774-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11816**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brouwers W.G.C., Heiveldstraat 6a 6466AK te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 6 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01775-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11817**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rademakers T., Alexandereik 22 6465AZ te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 9 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01776-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11819**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hendriks M., Schanserweg 48 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 6 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01777-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11818**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	en R. Steenbergen A., Apollolaan 92 6373HC te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 30 juli 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01778-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11820**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Errim G., Schanserweg 44a 6373XN te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 30 juli 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01779-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11821**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Schuurman G.J., Kleikoelweg 136 6373CD te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 30 juli 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01780-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11808**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Habets J.J.M., Dorpstraat 87 6361EK te Nuth
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Nut en noodzaak
Zienswijze:	Krantenartikel van NRC ingeleverd.
Antwoord:	Wij nemen uw zienswijze ter kennisgeving aan.

Hoofdzienswijze: **01781-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11810**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen R.J.M., Hagendorenweg 18 6436CS te Amstenrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Vastgoed, econ. uitvoerbaarheid en landbouwgronden
Zienswijze:	De bezwaren richten zich vooral op het volgende: Als de buitenring doorgaat zal een planschade aan Uw college worden toegestuurd.Dit vanwege de overlast van het lawaai,toename van de fijnstof,toename van het sluipverkeer en waardedaling van zijn huis. Dit alleen in ogenschouw nemende,is reeds voldoende om juridisch en rechtmatig een bezwaarschrift in te dienen aan Uw College. Tot slot onderschrijft hij de bezwaren, zoals vermeld in het in Uw bezit zijnde rapport van de bewoners van de Oudestraat te Amstenrade.
Antwoord:	Indien reclamant van mening is dat hij schade lijdt of zal lijden als gevolg van het Inpassingsplan die redelijkerwijs niet voor zijn rekening behoort te blijven en de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd kan hij op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek indienen om een tegemoetkoming in de schade. De aanvraag om een tegemoetkoming in de schade dient ingediend te worden bij burgemeester en wethouders. Deze dragen er zorg voor dat de aanvraag onverwijld wordt doorgezonden naar gedeputeerde staten die op de aanvraag beslissen (artikel 6.6, vierde lid, Wro). De aanvraag dient onderbouwd te worden en dient binnen vijf jaar na het onherroepelijk worden van het Inpassingsplan ingediend te worden. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01782-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11822**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bos-Burgers J.H.L., Kerkradersteenweg 65 6466PA te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 30 juli 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01783-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11823**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Rumpen J., Karl-Friedrichstrasse 180 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 5 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01784-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11827**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Formen F.J., Auf der Horn 44 52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 11 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01785-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11826**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vestjens-de Jong M.Y.R.E., Burg. Franssenstraat 48 6467AM te Kerkrade
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 16 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01786-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11825**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	van Uden J., Schanserweg 5e 6373XS te Landgraaf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 9 augustus 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01787-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11824**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen M.N., Bankerfeldstrasse 23 D52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Reclamant heeft op 3 september 2010 een zienswijze ingediend.
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01788-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11828**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Janssen M.N., Bankerfeldstrasse 23 52134 te Herzogenrath
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Bultenrings in Bezug auf die B258n. Ich schliesse mich den Argumenten der Burgeninitiative B 258nein in deren Einspruchsschreiben vom 24.07.2010 an. Auch ich fordere Sie auf, Ihre Bestrebungen zum Bau der B 258n zu beenden und Ihre Planungen im Hinblick auf Larmschutzmaftnahmen, Strassenquerschnitte und Knotenpunkte so auszulegen, dass diese auch ohne die Entlastung des Buitenrings durch die B258n funktionieren!
Antwoord:	De termijn om een zienswijze in te dienen, betrof de periode van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010. Nu de zienswijze buiten de daarvoor gestelde termijn is ontvangen, althans niet binnen de termijn is verzonden en uiterlijk een week na afloop van de termijn per post is ontvangen, is deze niet-ontvankelijk. Ten overvloede verwijzen wij u naar de samenvatting van de zienswijzen, waar een algemene reactie is gegeven.

Hoofdzienswijze: **01789-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11830**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Deben E., 52042 te Jülich
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebtet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Wtderstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01790-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11831

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Erben C., 52428 te Jülich
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Stralïe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: 01791-PEB-PIPBPL

Subzienswijze: 11832

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Hofem S., 52428 te Jülich
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01792-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11833**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Vondenhoff A., 52477 te Alsdorf
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Proces, communicatie en grensoverschr. aspecten
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtüch die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Stralie nicht realisiert wird. tch fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.□□□ Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01794-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11835**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Bohn C., adres onbekend D52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtüch die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform i m Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01795-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11836**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Spiertz H., adres onbekend D52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Reatisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01796-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11839**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	Brand , adres onbekend D52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Verkeer
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreichend dimensioneert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese StraBe nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Hoofdzienswijze: **01797-PEB-PIPBPL**

Subzienswijze: **11840**

Indienercategorie:	Particulieren en bewonersgroepen
Indiener:	naam onbekend , adres onbekend D52072 te Aachen
Doelnota:	Inpassingsplan Buitenring
Thema:	Natuur
Zienswijze:	die Planung des sog. Buitenring Parkstad Limburg setzt offensichtlich die Realisierung der B258n auf deutschem Gebiet voraus. Vor allem die gewahlte Knotenpunktform im Einmündungsbereich Buitenring zur N281 in Form eines Kreisverkehres ware ohne die B258n nicht ausreicnend dimensioniert. Gegen den Bau der B258n besteht auf deutscher Seite ein so breiter Widerstand, dass Sie bei der Planung des Buitenrings Parkstad-Limburg davon ausgehen mussen, dass diese Strafte nicht realisiert wird. Ich fordere Sie daher auf, die Planung des Buitenrings so zu modifizieren, dass er auch ohne die B258n richtig dimensioniert ist.
Antwoord:	In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. De Bundesminister Ramsauer heeft in januari jl. bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen. De in het Inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n niet wordt aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of flyovers voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein. Voorstel: de zienswijze op dit onderdeel ongegrond te verklaren.

Naam	Voorletters	Adres	Postcode	Woonplaats	Hoofdzienswijze
Aannemersbedrijf Winkens		Hoogenboschweg 31	6442PT	Brunssum	**00260-BDR-PIPBPL**
Abrahams	T.	Thull 10	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Accon AVM namens A`Campo		Groeneweg 10	6441LL	Brunssum	**01630-PEB-PIPBPL**
Accon namens Ruitersportcentrum "De Groene Vallei"		Baamstraat 61	6465AC	Kerkrade	**01409-BDR-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Debie	P.W.H.	Marshallstraat 32	6441JX	Brunssum	**00266-PEB-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Dhr. Beulen		Postbus 10100	5000JC	Tilburg	**01476-PEB-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch		Postbus 10100	5000JC	Tilburg	**01458-PEB-AN1MER**
Achmea Rechtsbijstand namens Gerrickens en Bosch		Postbus 10100	5000JC	Tilburg	**00703-PEB-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Habets		Naanhofsweg 20	6361DP	Nuth	**00957-PEB-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Janssen	J.A.	Roekenveldweg 4	6446DK	Brunssum	**01054-PEB-AN2MER**
Achmea Rechtsbijstand namens Janssen	J.A.	Roekenveldweg 4	6446DK	Brunssum	**00715-PEB-PIPBPL**
Achmea Rechtsbijstand namens Pennartz	L.H.M.P.	Haanweg 15	6374XX	Landgraaf	**00881-PEB-PIPBPL**
Ackermann-Lambrix		Bremenberg 28	52072	Aachen	**01423-PEB-PIPBPL**
Ackermans	T.	Agatha-Gracht 4	6465AR	Kerkrade	**01597-PEB-PIPBPL**
Ackermans	W.F.	Agatha-Gracht 36	6465AS	Kerkrade	**00449-PEB-PIPBPL**
Adrians Waasdorp	S.	Grasweide 8	6467AZ	Kerkrade	**00330-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Bost-Vluggen	R.M.J.A.	Hamstraat 143	6465AD	Kerkrade	**01073-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Dinjens	J.J.A.	Hamstraat 167	6465AD	Kerkrade	**01145-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens fam. Houtvast-Hakkenbroek		Kekrkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01756-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens fam. Magielsen		Kekrstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01758-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens familie Vaessen-Pasveer		Kerkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01762-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens H.A. Kool		Kekrkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01754-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens H.A. Kool		Nieuwenhagerheidestraat 33	6374EA	Landgraaf	**01505-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Haan	L.P.J.	Nieuwenhagerheidestraat 35	6374EA	Landgraaf	**01133-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens J.H.J.M. Schuiteis		Kerkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01753-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Kool	H.A.	Nieuwenhagerheidestraat 33	6374EA	Landgraaf	**01149-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens L.P.J. Haan		Kerkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01755-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Leemans	M.A.M.	Reijmersbekerweg 28	6361HE	Nuth	**01122-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens M. Rutten		Kerkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01757-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens M.A.M. Lemans		Kerkstraat 4	6367JE	Voerendaal	**01752-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Magielsen	J.	Hoogstraat 5	6373HN	Landgraaf	**01116-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Rutten	M.	Kathagen 43	6361HG	Nuth	**01097-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Schulteis	J.H.J.M.	Vogelzankweg 51	6374AC	Landgraaf	**01148-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Spaetgens	M.G.F.	Grindakker 4	6176JC	Spaubeek	**01141-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Vaessen-Pasveer	J.H.M.	Nieuwenhagerheidestraat 31	6374EA	Landgraaf	**01106-PEB-PIPBPL**
Aelmans namens Zandvoort	M.G.B.	Calbertsweg 163	6465CD	Kerkrade	**01155-PEB-PIPBPL**
Aelmans ROM namens Houtvast-Hackenbroek		Kathagen 45	6361HG	Nuth	**01499-PEB-PIPBPL**
Agbedos	A.	Sanatoriumstrasse 9	52064	Aachen	**01412-PEB-PIPBPL**
Ahmea Rechtsbijstand namens Debie	P.W.H.	Marshallstraat 32	6441JX	Brunssum	**01126-PEB-PIPBPL**
Albert	K.	Merkelbeekerstraat 57	6441KJ	Brunssum	**00874-PEB-PIPBPL**
Albertz	M.E.G.	Veldhofstraat 93	6471CE	Eygelshoven	**01196-PEB-PIPBPL**
Alofs	G.M.P.V.	Klingbemden 162	6441KX	Brunssum	**01483-PEB-PIPBPL**
Amkreutz	J.F.L.	Kwikstaartstraat 19	6469XE	Kerkrade	**00297-PEB-PIPBPL**
Anderer	P.	Heydenstrasse 25	52134	Herzogenrath	**01395-PEB-PIPBPL**
Andreas	T.	Wiesenweg 4a	52072	Aachen	**01253-PEB-PIPBPL**
Angever	J.	Scherbstrasse 91	52072	Aachen	**01283-PEB-PIPBPL**
Apon	A.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01494-PEB-AN1MER**
Apon	A.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01495-PEB-AN2MER**
Apon	A.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**00328-PEB-PIPBPL**
Apon	A.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01741-PEB-PIPBPL**
Appeldoorn	G.G.M.	Lemmender 8	6441HL	Brunssum	**00162-PEB-PIPBPL**
ARAG namens Boerderijwinkel Bost		Hamstraat 143	6465AD	Kerkrade	**01492-BDR-PIPBPL**
ARAG namens Carls-Rouschen	W.P.A.	Bouwbergstraat 15a	6442PC	Brunssum	**01496-PEB-PIPBPL**
ARAG namens H.A.H. Hoever		Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01747-PEB-PIPBPL**
ARAG namens Joost		Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01721-PEB-PIPBPL**
ARAG namens Kuikens		Monseigneur Mannenstraat 59	6447AB	Merkelbeek	**01493-PEB-PIPBPL**
ARAG namens L. van Leeuwen en mevrouw M. Verheij		Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01749-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Bost		Hamstraat 143	6465AD	Kerkrade	**00710-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens de heer W.H.R.J. de Win,		Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01664-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Gillich	R.C.M.	Vogelzankweg 10	6374AH	Landgraaf	**00723-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Goebbels	M.F.T.	De Locht 88 A	6465AJ	Kerkrade	**01120-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Joost		Birgitta-Gracht 28	6465EL	Kerkrade	**00638-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens R.M.P. Wentink,		Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01673-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Theunissen-Van Herk	G.	Klingstraat 10	6441KG	Brunssum	**00644-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens van Hoome	M.	Dorothea-Gracht 1	6465EA	Kerkrade	**01136-PEB-PIPBPL**
ARAG Rechtsbijstand namens Wentink	R.M.P.	John Erkensstraat 3	6466MA	Kerkrade	**00604-PEB-PIPBPL**
Archeologische Werkgroep Landgraaf. AWL		Hereweg 74	6373VK	Landgraaf	**00584-BOR-PIPBPL**
Arets-Hellenbrand	J.C.M.	Koperwiek 7	6451LJ	Schinveld	**00392-PEB-PIPBPL**
Armnijs	A.D.	Stationstraat 14	6361BM	Nuth	**01114-PEB-BSLMER**
Arvalis namens VOF Reumkens		Akkerweg 5A	6441LG	Brunssum	**01629-BDR-PIPBPL**
Ascheberg	T.	Birgitta-Gracht 13	6465EK	Kerkrade	**00868-PEB-PIPBPL**
Atzei	M.S.	Boudewijn-Eik 49	6465EG	Kerkrade	**00174-PEB-PIPBPL**
Aust	H.	Nordsternstrasse 5b	52134	Herzogenrath	**01077-PEB-PIPBPL**
Auto EFMA		Roermonderstrasse 135	52072	Aachen	**01768-PEB-PIPBPL**
Bach	R.	Agatha-Gracht 46	6465AT	Kerkrade	**00181-PEB-PIPBPL**
Baerts	M.W.P.	Montgomerystraat 12	6441KB	Brunssum	**01451-PEB-PIPBPL**
Baetens	J.M.F.	Klingbemden 13	6441KW	Brunssum	**00376-PEB-PIPBPL**
Balack	C.	Drievogelstraat 10	6466GM	Kerkrade	**00307-PEB-PIPBPL**
Balsamo	B.	Daniel-Eik 15	6465BT	Kerkrade	**00294-PEB-PIPBPL**
Baur	P.	Brunssummerweg 42	6373EX	Landgraaf	**00969-PEB-PIPBPL**
Baur Advocaat namens Wierts	P.	Rukkenerweg 5	6373HL	Landgraaf	**00329-BDR-PIPBPL**
Becholtz	M.J.A.	Burgemeester Franssenstraat 33	6467AK	Kerkrade	**00215-PEB-PIPBPL**
Becholtz	M.J.A.	Burgemeester Franssenstraat 33	6467AK	Kerkrade	**01657-PEB-PIPBPL**
Becker	G.	Hoefveld 64	6373XH	Landgraaf	**00742-PEB-PIPBPL**
Becker	G.	Hoefveld 64	6373XH	Landgraaf	**01079-PEB-PIPBPL**
Becker-CzuB	V.	Horbacherstrasse 345	52072	Aachen	**01290-PEB-PIPBPL**
Beckers	H.A.M.	Aan de Kerk 1	6436CT	Amstenrade	**00860-PEB-PIPBPL**
Beckers	A.K.	Grachterstraat 51	6465AK	Kerkrade	**00263-PEB-PIPBPL**
Beckers (eigenaar van pand)	H.A.M.	Aan de Kerk 1a	6436CT	Amstenrade	**00619-PEB-PIPBPL**
Beckers- Esser	M.E.	Henri Dunantstraat 47	6441XB	Brunssum	**00229-PEB-PIPBPL**
Beens	J.	Thull 1	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Behlani	A.	Wiesenweg 60	52072	Aachen	**01415-PEB-PIPBPL**
Behlau	M.	Scherbstrasse 65	52072	Aachen	**01416-PEB-PIPBPL**
Beij	A.M.H.	Schanserweg 70	6373XN	Landgraaf	**00773-PEB-PIPBPL**
Bekker	W.	Heidestraat 15a	6443VW	Brunssum	**01177-BDR-PIPBPL**
Bemelen	H.F.J.	Heiveldstraat 78	6466AL	Kerkrade	**00546-PEB-PIPBPL**
Bemelen	K.	Heiveldstraat 4	6466AK	Kerkrade	**00547-PEB-PIPBPL**
Benden	A.H.	Bouwbergstraat 9c	6442PC	Brunssum	**01375-PEB-PIPBPL**
Berendsen	J.H.J.	Schanserweg 34	6373XN	Landgraaf	**00762-PEB-PIPBPL**
Berkers	P.	Hegge 91	6365EC	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Berkers	P.	Hegge 91	6365EC	Schinnen	**01587-PEB-PIPBPL**
Besaris	G.L.	Alexander-Eik 32	6465AZ	Kerkrade	**00182-PEB-PIPBPL**
Betrand	J.M.N.	Birgitta-Gracht 24	6465EL	Kerkrade	**00901-PEB-PIPBPL**
Beugels	M.	Thull 11C	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Beulen	M.H.M.W.	Birgitta-Gracht 6	6465EK	Kerkrade	**00937-PEB-PIPBPL**
Beulen -Könings	M.C.	Birgitta-Gracht 6	6465EK	Kerkrade	**00861-PEB-PIPBPL**

Beumers-Driessen	M.	Helberg 34	6436CL	Amstenrade	**01537-PEB-PIPBPL**
Bewonersplatform Kerkrade-West		Postbus 1166	6460BD	Kerkrade	**01318-BOR-PIPBPL**
Bex	K.H.	Oberdorfstrasse 43	52072	Aachen	**01270-PEB-PIPBPL**
Bezirksregierung Köln		Zeughausstrasse 2-10	50667	Köln	**00933-OVW-PIPBPL**
Bielders	P.	Thull 19B	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Biesmans	W.M.P.	Houtduiflaan 14	6446DH	Brunssum	**00728-PEB-PIPBPL**
Bitter	H.J.	Elsenborn 31	52072	Aachen	**01338-PEB-PIPBPL**
Blomix	.B.V.	Boschstraat 8	6440AB	Brunssum	**01446-BDR-PIPBPL**
Bock	C.L.M.	Grachterstraat 79	6465AL	Kerkrade	**00830-PEB-PIPBPL**
Bodelier	J.P.	Nieuwenhagerheidestraat 53	6374EB	Landgraaf	**01681-PEB-PIPBPL**
Bodelier	J.A.M.A.	Nieuwenhagerheidestraat 51	6374EB	Landgraaf	**01047-PEB-AN2MER**
Bodelier	J.A.M.A.	Nieuwenhagerheidestraat 51	6374EB	Landgraaf	**00966-PEB-PIPBPL**
Bodelier	J.A.M.A.	Nieuwenhagerheidestraat 51	6374EB	Landgraaf	**01044-PEB-PIPBPL**
Bodelier	J.A.M.A.	Nieuwenhagerheidestraat 51	6374EB	Landgraaf	**01720-PEB-PIPBPL**
Bodelier	J.P.	Nieuwenhagerheidestraat 53	6374EB	Landgraaf	**01042-PEB-AN2MER**
Bodelier	J.P.	Nieuwenhagerheidestraat 53	6374EB	Landgraaf	**01033-PEB-PIPBPL**
Boden	M.	Dentgenbachweg 14	6469XV	Kerkrade	**00279-PEB-PIPBPL**
Boekel	A.M.W.	Dorothea-Gracht 47	6465EC	Kerkrade	**00185-PEB-PIPBPL**
Boels en Zanders namens Schoonbroodt Pluimvee en Poeliersbedrijf (Naanhof).		Postbus 1750	6201BT	Maastricht	**01479-BDR-PIPBPL**
Boels Zanders namens Hollands en Horsch		Postbus 196	6040AD	Roermond	**01335-PEB-PIPBPL**
Boels Zanders namens VOF A. Moorkamp & Zn.		Postbus 1750	6201BT	Maastricht	**01452-BDR-BSLMER**
Bohm	B.	Dellstrasse 68	52072	Aachen	**01421-PEB-PIPBPL**
Bohn	C.	adres onbekend	D52072	Aachen	**01794-PEB-PIPBPL**
Bolkenstijn	T.H.M.	De Locht 80F	6465AJ	Kerkrade	**00668-PEB-PIPBPL**
Bonnie	R.J.C.	Agatha-Gracht 48	6465AT	Kerkrade	**01045-PEB-PIPBPL**
Boogaard	G.O.	Elisa-Gracht 53	6465CX	Kerkrade	**00924-PEB-PIPBPL**
Borger - Nauts	J.H.M.	Dr. Poelsstraat 11	6451EL	Schinveld	**01232-PEB-PIPBPL**
Borghans	M.A.L.	Crombacherstraat 30	6465AH	Kerkrade	**00112-PEB-PIPBPL**
Borgmann	J.	Agatha-Gracht 26	6465AS	Kerkrade	**00508-PEB-PIPBPL**
Bos	S.	1940-45 laan 42	6373VS	Landgraaf	**00748-PEB-PIPBPL**
Bos-Burgers	J.H.L.	Kerkradersteenweg 65	6466PA	Kerkrade	**01782-PEB-PIPBPL**
Bosch	H.C.	Burgemeester Franssenstraat 8A	6467AL	Kerkrade	**00512-PEB-PIPBPL**
Bothmer	C.	Tulpenstraat 55	6466XJ	Kerkrade	**00871-PEB-PIPBPL**
Bouchaut	J.E.L.	Burgemeester Franssenstraat 23	6467AK	Kerkrade	**00192-PEB-PIPBPL**
Boujdi	M.+. .M.	Nieuwenhagerheidestraat 57	6374EB	Landgraaf	**01689-PEB-PIPBPL**
Boujdi	M.	Nieuwenhagerheidestraat 57	6374EB	Landgraaf	**01019-PEB-AN2MER**
Boujdi	M.	Nieuwenhagerheidestraat 57	6374EB	Landgraaf	**01008-PEB-PIPBPL**
Boulboulle	L.H.	Klingbemden 180	6441KS	Brunssum	**00455-PEB-PIPBPL**
Bours	L.F.M.	Haagdoornweg 1A	6447AN	Merkelbeek	**00544-PEB-PIPBPL**
Bours	L.	Haagdoornweg 1A	6447AN	Merkelbeek	**01742-PEB-PIPBPL**
Bours-Vossen	M.H.M. .	Wilhelmastraat 3	6245AT	Eijsden	**01388-PEB-PIPBPL**
Boymans	E.H.J.	Vogelzankweg 20	6374AH	Landgraaf	**01658-PEB-PIPBPL**
Boymans	E.H.J.	Vogelzankweg 20	6374AH	Landgraaf	**01058-PEB-PIPBPL**
Boymans Handel		Kranenpool 16a	6443VA	Brunssum	**01179-BDR-PIPBPL**
Brand		adres onbekend	D52072	Aachen	**01796-PEB-PIPBPL**
Brendel	M.	Vogelzankweg 22	6374AH	Landgraaf	**01165-PEB-PIPBPL**
Brendel	M.	Vogelzankweg 22	6374AH	Landgraaf	**01644-PEB-PIPBPL**
Breuer	J.	Banker FeldstraBe 76	52134	Herzogenrath	**01265-PEB-PIPBPL**
Breuer	J.A.M.	Bockstraat 10	6461VW	Kerkrade	**00095-PEB-PIPBPL**
Breuer	M.J.M.	Koestraat 17	6461TA	Kerkrade	**00841-PEB-PIPBPL**
Brieskorn	M.P.J.	John Erkensstraat 25	6466MA	Kerkrade	**01572-PEB-AN2MER**
Broers	P.	Knieberglaan 11	6373XT	Landgraaf	**01477-PEB-PIPBPL**
Bronneberg	J.W.	Constantijn-Eik 21	6465BV	Kerkrade	**00271-PEB-PIPBPL**
Brouwer	P.	Van Hovell tot Westerflierhof 30	6431DG	Hoensbroek	**01317-PEB-PIPBPL**
Brouwer-Hennekens	P.	Van Hövell tot Westerflierhof 30	6431DG	Hoensbroek	**01734-PEB-PIPBPL**
Brouwers	W.G.C.	Heiveldstraat 6a	6466AK	Kerkrade	**01774-PEB-PIPBPL**
Bruchmann	W.	Agatha-Gracht 32	6465AS	Kerkrade	**00575-PEB-PIPBPL**
Bruls	W.	Thull 20A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Brussaard-Beckers	A.W.J.M.	Patersweg 19	6431GC	Hoensbroek	**00866-PEB-PIPBPL**
Buchheim	K.	Birgitta-Gracht 5	6465EK	Kerkrade	**00337-PEB-PIPBPL**
Bucker	U.	Wiesenweg 111	52072	Aachen	**01347-PEB-PIPBPL**
Burgemeester	A.H.	Knieberglaan 16	6373XT	Landgraaf	**01491-PEB-PIPBPL**
Burgemeester	A.H.	Knieberglaan 16	6373XT	Landgraaf	**01094-PEB-PIPBPL**
Burgemeester en G.C. Burgemeester van Wieringen	A.H.	Knieberglaan 16	6373XT	Landgraaf	**01727-PEB-PIPBPL**
Bürgerinitiative B 258 nein c/o Spilker		Finkenstrasse 9	52134	Herzogenrath	**00831-PEB-PIPBPL**
Bus	F.J.M.	Thull 27	6365AC	Schinnen	**00613-PEB-PIPBPL**
Bus- Janssen	M.J.T.	Brunssummerweg 2	6436CX	Amstenrade	**00818-PEB-PIPBPL**
Buscher	P.	Caecilia-Gracht 11	6465EH	Kerkrade	**00796-PEB-PIPBPL**
Bus-Janssen	M.J.T.	Brunssummerweg 2	6436CX	Amstenrade	**01670-PEB-PIPBPL**
Bus-Luyten	M.	Thull 27	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Buurs	T.	Scherbstrasse 28	52072	Aachen	**01387-PEB-PIPBPL**
Buurt Thull		Thull 29	6365AC	Schinnen	**00976-PEB-PIPBPL**
Cals	P.	Thull 8D	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Capellmann	F.J.	Auf`m Schif 5	52134	Herzogenrath	**01541-PEB-PIPBPL**
Carsouw	W.	Van Hövell tot Westerflierhof 31 B	6431DG	Hoensbroek	**00939-PEB-PIPBPL**
Carsouw	W.	Van Hövell tot Westerflierhof 31 B	6431DG	Hoensbroek	**01700-PEB-PIPBPL**
Caubo door Mr. Postma van Van Dijk advocaten	G.W.	Montgomerystraat 10	6441KB	Brunssum	**01547-PEB-PIPBPL**
Charlier	A.L.J.	Caecilia-Gracht 19	6465EJ	Kerkrade	**00161-PEB-PIPBPL**
Claeys Exxon Mobil	S.	Vestastraat 5	6468EX	Kerkrade	**01463-BDR-PIPBPL**
Classen	L.	Bremenberg 24	52072	Aachen	**01542-PEB-PIPBPL**
CNV Vakcentrale		Tiberdreef 4	3561GG	Utrecht	**00908-PEB-PIPBPL**
Cobben	N.F.C.	Hellebroek 39	6361AA	Nuth	**01569-PEB-PIPBPL**
Coenen	H.J.	Burgemeester Franssenstraat 26	6467AL	Kerkrade	**00405-PEB-PIPBPL**
Coenen	M.P.M.	Hommerterweg 251	6436AK	Amstenrade	**00401-PEB-PIPBPL**
Coerver	G.	Caecilia-Gracht 8	6465EH	Kerkrade	**00179-PEB-PIPBPL**
Collaris	P.M.	A Brouwerstraat 125	6464AV	Kerkrade	**01671-PEB-PIPBPL**
Collaris	P.M.	Adraen Brouwersstraat 125	6464AV	Kerkrade	**00529-PEB-PIPBPL**
Comouth	J.	Katschenbruchstrasse 1	52072	Aachen	**01419-PEB-PIPBPL**
Cools	F.H.	Nachtegaalstraat 15	6469XW	Kerkrade	**00559-PEB-PIPBPL**
Cornips	A.O.	St. Jozefstraat 26	6467AR	Kerkrade	**00211-PEB-PIPBPL**
Corsten	G.	Horbacherstrasse 361A	52072	Aachen	**01344-PEB-PIPBPL**
Corvers	M.H.J.	Rietrastraat 15	6431LZ	Hoensbroek	**01544-PEB-PIPBPL**
Cörvers	J.A.P.M.	Heerlerweg 141	6433HR	Hoensbroek	**01167-PEB-PIPBPL**
Cörvers	J.A.P.M.	Rietrastraat 15	6431LZ	Hoensbroek	**01594-PEB-PIPBPL**
Cose	W.P.J.	Kloosterstraat	6447AH	Merkelbeek	**01099-PEB-PIPBPL**
Craemers	L.G.	Kloosterstraat 8	6447AH	Merkelbeek	**01104-PEB-PIPBPL**
Creutzer	N.W.	De Locht 82	6465AJ	Kerkrade	**00418-PEB-PIPBPL**
CSO Adviesbureau voor Milieu-Onderzoek B.V.		Postbus 1323	6201BH	Maastricht	**00341-BDR-PIPBPL**
Cuijpers	E.	Thull 23	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Custers	C.H.M.G.	Geerweien 5	6447CC	Merkelbeek	**01322-PEB-PIPBPL**
Czub	C.	Horbacherstrasse 345	52072	Aachen	**01290-PEB-PIPBPL**
Daamen	R.F.A.	Hellebroek 91	6361AB	Nuth	**00926-PEB-PIPBPL**
Daamen	R.F.A.	Hellebroek 91	6361AB	Nuth	**01134-PEB-PIPBPL**
Daemen-Langstone	S.A.	Mariabergstraat 9	6451EG	Schinveld	**00599-PEB-PIPBPL**
Dahm	R.	Scherbstrasse 56	52072	Aachen	**01431-PEB-PIPBPL**
Dahmen	M.	Vogelzankweg 32	6374AH	Landgraaf	**01654-PEB-PIPBPL**
Daniels	E.	Thull 5	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**

DAS namens Reckin		Burg. Ritzenstraat 12	6361HX	Nuth	**01580-BOR-PIPBPL**
DAS namens Rimmelzwaan		Agatha-Gracht I	6465AR	Kerkrade	**01593-PEB-PIPBPL**
DAS namens Rohde		Van Hovell tot Westerflierhof 24	6431DE	Hoensbroek	**01584-PEB-PIPBPL**
DAS namens Salden		Agatha-Gracht 9	6465AR	Kerkrade	**01591-PEB-PIPBPL**
DAS namens Snackers		Klingstraat 11	6441KE	Brunssum	**01578-PEB-PIPBPL**
Das Rechtsbijstand namens Derks / Willems		Nieuwenhagerheidestraat 55	6374EB	Landgraaf	**01125-BDR-PIPBPL**
DAS rechtsbijstand namens W. Bekker		Postbus 338	5201AH	`s-Hertogenbosch	**01665-PEB-AN2MER**
Dasseville	D.	Wiesenweg 1c	D52072	Aachen	**01773-PEB-PIPBPL**
De Bree	J.J.	Van Hövell tot Westerflierhof 34A	6431DG	Hoensbroek	**01358-PEB-PIPBPL**
de Bruijn	J.L.	Kievitstraat 26	6469XZ	Kerkrade	**00322-PEB-PIPBPL**
De Bruijn-Schleepen	J.A.M.G.	Kievitstraat 19	6469XX	Kerkrade	**00238-PEB-PIPBPL**
De Bruyn	T.H.	Truytstraat 38	6471HP	Eygelshoven	**00168-PEB-PIPBPL**
de Bruyn	J.W.K.	Zwaluwstraat 28	6469XS	Kerkrade	**00618-PEB-PIPBPL**
de Bruyn	J.W.K.	Zwaluwstraat 28	6469XS	Kerkrade	**01715-PEB-PIPBPL**
De Graaff	E.M.J.	Caecilia-Gracht 26	6465EJ	Kerkrade	**00629-PEB-PIPBPL**
de Haan	M.	Echterbaan 21	6451PA	Schinveld	**01561-PEB-PIPBPL**
de Heer en Mevrouw Bos en Mevrouw HeiÜager-Meise		Krichelbergsweg 38	6466AP	Kerkrade	**01394-PEB-PIPBPL**
De heer en mevrouw Frantzen		Nieuwenhagerheidestraat 56 A	6374EC	Landgraaf	**01668-PEB-PIPBPL**
de Heer Van Leeuwen (en Mevrouw Verheij)	L.	Jeugrubbe 2	6432PH	Hoensbroek	**01445-PEB-PIPBPL**
De Kleijn	P.W.J.	Oud Amstenraderweg 19	6446DL	Brunssum	**01166-PEB-PIPBPL**
de Kok	J.T.	Frederika-Gracht 44	6465CS	Kerkrade	**00334-PEB-PIPBPL**
de la Bella	S.M.	Henri Dunantstraat 343	6441XK	Brunssum	**00569-PEB-PIPBPL**
de Leeuw	C.	1940-45 laan 10	6373VS	Landgraaf	**00827-PEB-PIPBPL**
De Meijer	F.C.	Struverstraat 11	6467BA	Kerkrade	**01299-PEB-PIPBPL**
de Preter	M.C.	Kloosterstraat 13	6447AH	Merkelbeek	**00988-PEB-PIPBPL**
de Rijck	H.H.	Platsbeekweg 1	6361GW	Nuth	**01071-PEB-PIPBPL**
De Ruijter	J.A.G.	Klingbemden 81	6441KV	Brunssum	**00462-PEB-PIPBPL**
De Vreeze	.F. .C.	Burgemeester Franssenstraat 35	6467AK	Kerkrade	**01663-PEB-PIPBPL**
de Vreeze	F.	Burgemeester Franssenstraat 35	6467AK	Kerkrade	**01606-PEB-PIPBPL**
De Vreeze	F.C.	Burgemeester Franssenstraat 35	6467AK	Kerkrade	**00218-PEB-PIPBPL**
de Vries	S.J.E.	Achter Den Hof 29	6436EJ	Amstenrade	**00812-PEB-PIPBPL**
de Vries-Coenjaartz	M.M.	Dorothea-Gracht 10	6465EA	Kerkrade	**00283-PEB-PIPBPL**
de Win	W.H.R.J.	Hommerterweg 243	6436AJ	Amstenrade	**01031-PEB-PIPBPL**
de Win	W.H.R.J.	Hommerterweg 243	6436AJ	Amstenrade	**01410-PEB-PIPBPL**
Deben	E.		52042	Jülich	**01789-PEB-PIPBPL**
Debie	J.W.	Rumpenerstraat 143-27	6443CC	Brunssum	**01251-PEB-PIPBPL**
Debye	B.	Forsterheider Strasse 27	52072	Aachen	**01422-PEB-PIPBPL**
Debye	K.	Forsterheider Strasse 27	52072	Aachen	**01422-PEB-PIPBPL**
Debye	G.	Forsterheider Strasse 27	52072	Aachen	**01422-PEB-PIPBPL**
Decker	G.	Wiesenweg 72	52072	Aachen	**01212-PEB-PIPBPL**
Decker	H.	Wiesenweg 72	52072	Aachen	**01212-PEB-PIPBPL**
Deckers	C.	Birgitta-Gracht 29	6465EL	Kerkrade	**00420-PEB-PIPBPL**
Deckers	M.J.H.	Alexander-Eik 10	6465AX	Kerkrade	**00497-PEB-PIPBPL**
Deeken	G.	Wiesenweg 47	52072	Aachen	**01208-PEB-PIPBPL**
Deeken	I.	Wiesenweg 47	52072	Aachen	**01208-PEB-PIPBPL**
Defauwes	A.	Thull 34	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Degens	H.M.J.	St. Jozefstraat 16	6467AR	Kerkrade	**00375-PEB-PIPBPL**
Degens	H.P.J.	Molenweg 46	6471HD	Eygelshoven	**00849-PEB-PIPBPL**
Degens	B.	St. Jozefstraat 16	6467AR	Kerkrade	**00847-PEB-PIPBPL**
Degens-Konte	M.	Molenweg 46	6471HD	Eygelshoven	**01053-PEB-PIPBPL**
Degens-Vankan	N.T.W.P.	St. Jozefstraat 16	6467AR	Kerkrade	**01030-PEB-PIPBPL**
Deichmann	G.W.	Klingbemden 33	6441KT	Brunssum	**00458-PEB-PIPBPL**
Deissmann	S.	Bremenberg 34	52072	Aachen	**01330-PEB-PIPBPL**
Dekker-Ploum	B.J.M.	St. Jozefstraat 5	6467AN	Kerkrade	**00651-PEB-PIPBPL**
Delahaije	P.H.G.	Bouwbergstraat 149	6451GM	Schinveld	**00804-PEB-PIPBPL**
Delahaye	J.P.M.A.	Geitenweg 1	6361HL	Nuth	**01151-PEB-PIPBPL**
Delvoux	J.P.L.J.	John Erkensstraat 38	6466MA	Kerkrade	**00163-PEB-PIPBPL**
Denis	T.L.J.	John Erkensstraat 17	6466MA	Kerkrade	**00915-PEB-PIPBPL**
Dera	C.J.M.	Dentgenbachweg 15	6469XV	Kerkrade	**00589-PEB-PIPBPL**
Dhr Smeets		Nieuwenhagerheidestraat 44	6374EC	Landgraaf	**01686-PEB-PIPBPL**
Dhr Vrösch		Nieuwenhagerheidestraat 58a	6374EC	Landgraaf	**01710-PEB-PIPBPL**
Diederen	W.	Thull 23A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Diederen	E.	Thull 21	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Dietze	R.F.L.	Birgitta-Gracht 33	6465EL	Kerkrade	**01201-PEB-PIPBPL**
Dijkstra	G.G.J.	Geitenweg 4	6361HL	Nuth	**00101-PEB-PIPBPL**
Dijkstra	J.E.	Caecilia-Gracht 17	6465EH	Kerkrade	**01308-PEB-PIPBPL**
Dijkstra Meeks	E.M.	Klingbemden 67	6441KV	Brunssum	**00386-PEB-PIPBPL**
Dinjens	N.G.F.	Hoefveld 58	6373XH	Landgraaf	**00766-PEB-PIPBPL**
Dinjens	S.L.M.	Hamstraat 171	6465AE	Kerkrade	**00637-PEB-PIPBPL**
Dohmen	L.	Agatha-Gracht 16	6465AR	Kerkrade	**00423-PEB-PIPBPL**
Dohmen	Y.A.M.	Drievogelstraat 40	6466GM	Kerkrade	**00430-PEB-PIPBPL**
Dohmen	L.H.M.	St. Jozefstraat 1	6467AN	Kerkrade	**00545-PEB-PIPBPL**
Dohmen	B.	Nordsternstrasse 5b	52134	Herzogenrath	**01398-PEB-PIPBPL**
Dohmen	A.	Kollwizstrasse 20	52134	Herzogenrath	**01294-PEB-PIPBPL**
Dohmen	N.	Agatha-Gracht 16	6465AR	Kerkrade	**00424-PEB-PIPBPL**
Dohmen-Smeets	R.M.P.	John Erkensstraat 27	6466MA	Kerkrade	**00227-PEB-PIPBPL**
Dolmans - van Boeren	N.R.M.V.	Kanariestraat 24	6469XN	Kerkrade	**00927-PEB-PIPBPL**
Dols-Roumans	A.	Oude Maar 44	6467GG	Kerkrade	**00492-PEB-PIPBPL**
Donders	D.G.	Lourdesstraat 17	6465BL	Kerkrade	**00202-PEB-PIPBPL**
Donners	J.J.M.	Dorothea-Gracht 27	6465EB	Kerkrade	**00666-PEB-PIPBPL**
Doomen-Vermeulen	A.M.	Van Hovell tot Westerilierhof 15	6431DE	Hoensbroek	**01696-PEB-PIPBPL**
Doornen-Vermeulen	A.M.	Van Hövell tot Westerflierhof 15	6431DE	Hoensbroek	**00440-PEB-PIPBPL**
Dose	H.	Grachterstraat 81	6465AL	Kerkrade	**00422-PEB-PIPBPL**
Douven	W.J.	Burgemeester Franssenstraat 47	6467AK	Kerkrade	**00361-PEB-PIPBPL**
Dreesens	H.F.J.M.	Burgemeester Franssenstraat 14	6467AL	Kerkrade	**00309-PEB-PIPBPL**
Drescher	E.	Scherbstrasse 14	52072	Aachen	**01258-PEB-PIPBPL**
Dresens	A.J.	Thull 13	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Dresscher	W.	Scherbstrasse 14	52072	Aachen	**01258-PEB-PIPBPL**
Dresschers	H.N.H.	Merkelbeekerstraat 35	6441KJ	Brunssum	**01063-PEB-PIPBPL**
Dresschers	H.N.H.	Merkelbeekerstraat 35	6441KJ	Brunssum	**01065-PEB-PIPBPL**
Driessen Lemaire	M.A.A.	Nieuwenhagerheidestraat 49	6374EB	Landgraaf	**00992-PEB-PIPBPL**
Droste	D.	Laurensbergerstrasse 141	52072	Aachen	**00895-PEB-PIPBPL**
Droste	G.	Laurensbergerstrasse 141	52072	Aachen	**00895-PEB-PIPBPL**
Droste	L.	Laurensbergerstrasse 141	52072	Aachen	**00895-PEB-PIPBPL**
Droste	P.J.	Laurensbergerstrasse 141	52072	Aachen	**00895-PEB-PIPBPL**
DSM Dyneema		Eisterweg, Industrieterrein de Beitel (IKB)	6422PN	Heerlen	**00581-BOR-PIPBPL**
Dubois	I.	Schrebstrasse 8	52072	Aachen	**01447-PEB-PIPBPL**
Duisings		Thull 11D	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Duister	M.W.N.	Dorothea-Gracht 1	6465EA	Kerkrade	**01326-PEB-PIPBPL**
Duister	M.W.N.	Dorothea-Gracht 1	6465EA	Kerkrade	**01425-PEB-PIPBPL**
Duukel	M.M.	Daniel-Eik 1	6465BT	Kerkrade	**01186-PEB-PIPBPL**
Dymo	K.H.	Constantijn-Eik 4	6465BV	Kerkrade	**01029-PEB-PIPBPL**
Echle	W.	Lehnsherrenstrasse 4	52072	Aachen	**01263-PEB-PIPBPL**
Eckett	R.M.J.R.	Klingbemden 145	6441KR	Brunssum	**00097-PEB-PIPBPL**
Eggen- Zimmer	J.G.	Henri Dunantstraat 579	6441XS	brunssum	**00242-PEB-PIPBPL**
Eisenbach	H.J.	Bremenberg 38a	52072	Aachen	**01291-PEB-PIPBPL**
Eisenbach	U.	Bremenberg 38a	52072	Aachen	**01291-PEB-PIPBPL**

Eisenbach	M.	Bremenberg 38a	52072	Aachen	**01291-PEB-PIPBPL**
Eisenbach	L.	Bremenberg 38a	52072	Aachen	**01291-PEB-PIPBPL**
Eisenbach	H.J.	Bremenberg 38a	52072	Aachen	**01292-PEB-PIPBPL**
Elbers	J.W.J.P.	Burgemeester Franssenstraat 54	6467AM	Kerkrade	**00178-PEB-PIPBPL**
en R. Steenbergen	A.	Apollolaan 92	6373HC	Landgraaf	**01777-PEB-PIPBPL**
Enexis		Postbus 856	5201AW	`s-Hertogenbosch	**01581-BDR-PIPBPL**
Engelen	T.	Klingbemden 116	6441KR	Brunssum	**00887-PEB-PIPBPL**
Engels	B.	Thull 8A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Engels Gemsi	N.	Thull 7A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Engels-Hinskens	M.E.	Burgemeester Franssenstraat 3	6467AK	Kerkrade	**01535-PEB-PIPBPL**
Ensink	B.	Klingbemden 141	6441KW	Brunssum	**00398-PEB-PIPBPL**
Epping	A.	Nierhoven 31	6361GP	Nuth	**00549-PEB-PIPBPL**
Erben	C.		52428	Jülich	**01790-PEB-PIPBPL**
Erkens	H.J.A.	Kievitstraat 11	6469XX	Kerkrade	**00611-PEB-PIPBPL**
Erkens	H.M.	Van Hövell tot Westerflierhof 31	6431DG	Hoensbroek	**00470-PEB-PIPBPL**
Erkens	H.	Knieberglaan 1	6373XT	Landgraaf	**00686-PEB-PIPBPL**
Errim	G.	Schanserweg 44a	6373XN	Landgraaf	**01778-PEB-PIPBPL**
Erriu	G.	Schanserweg 44a	6373XN	Landgraaf	**00787-PEB-AN2MER**
Erriu	G.	Schanserweg 44a	6373XN	Landgraaf	**00789-PEB-PIPBPL**
Espoir	S.J.H.	Heufstraat 52	6441TX	Brunssum	**00816-PEB-PIPBPL**
Esser	K.J.G.	Apollolaan 46	6373HB	Landgraaf	**00953-PEB-PIPBPL**
Esser	A.	Horbacherstrasse 358	52072	Aachen	**01254-PEB-PIPBPL**
Esser	F.	Wiesenweg 1517	52072	Aachen	**01261-PEB-PIPBPL**
Eussen	J.A.V.	Schanserweg 5F	6373XS	Landgraaf	**00798-PEB-PIPBPL**
Everhartz	H.	Calbertsweg 155	6465CD	Kerkrade	**00187-PEB-PIPBPL**
Everhartz van Lierop	A.B.A. .R.	St. Joannesstraat 31	6465BG	Kerkrade	**00224-PEB-PIPBPL**
Everts	H.	Apollolaan 40	6373HB	Landgraaf	**00947-PEB-PIPBPL**
Faessen	H.	Burgemeester Franssenstraat 41	6467AK	Kerkrade	**01603-PEB-PIPBPL**
Faessen	H.H.M.L.	Burgemeester Franssenstraat 41	6467AK	Kerkrade	**00205-PEB-PIPBPL**
Faessen	H.H.M.L.	Burgemeester Franssenstraat 41	6467AK	Kerkrade	**01656-PEB-PIPBPL**
Fahrmeister	M.	Wiesenweg 82	52072	Aachen	**01285-PEB-PIPBPL**
Fanchamps	T.	Krichelbergsweg 25	6466AP	Kerkrade	**01457-PEB-PIPBPL**
Fanchamps	A.E.J.	Krichelbergsweg 25A	6466AP	Kerkrade	**00602-PEB-PIPBPL**
Fanchamps	A.E.J. .	Krichelbergsweg 25A	6466AN	Kerkrade	**01712-PEB-PIPBPL**
Fasel	B.	Pannelohstrasse 111	52134	Herzogenrath	**01331-PEB-PIPBPL**
Feddersen	J.	Frederika-Gracht 28	6465CS	Kerkrade	**00315-PEB-PIPBPL**
Feenstra	N.	Thull 20	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Feijen	F.	Hertogstraat 24	6441HL	Brunssum	**01233-PEB-PIPBPL**
Femer	H.	Thull 12	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Fijnaut	J.	Oelovenstraat 29	6442BJ	Brunssum	**00745-BOR-PIPBPL**
Fincken	H.C.G.M.	Oudestraat 3	6436AC	Amstenrade	**00970-PEB-PIPBPL**
Fincken	H.C.G.M.	Oudestraat 3	6436AC	Amstenrade	**01006-PEB-BSLMER**
Fink	A.	Klinkheiderstrasse 41	52134	Herzogenrath	**01246-PEB-PIPBPL**
Finke	K.	Wiesenweg 17d	52072	Aachen	**01356-PEB-PIPBPL**
Fioro-Van de Eynden	M.C.W.	John Erkensstraat 1	6466MA	Kerkrade	**01411-PEB-PIPBPL**
Fisscher	N.W.J.	Burgemeester Franssenstraat 25	6467AK	Kerkrade	**00191-PEB-PIPBPL**
Fisscher	P.A.B.W.	Grasweide 40	6467AZ	Kerkrade	**01301-PEB-PIPBPL**
Flasswinkel	M.	Im Brunnenhof 1	52134	Herzogenrath	**01279-PEB-PIPBPL**
Flecken	C.H.	Agatha-Gracht 13	6465AR	Kerkrade	**00634-PEB-PIPBPL**
Formen	F.J.	Auf der Horn 44	52072	Aachen	**01784-PEB-PIPBPL**
Formen	G.	Im Mariental 15	52064	Aachen	**01332-PEB-PIPBPL**
Fourne	B.	Wagnerstrasse 50	52134	Herzogenrath	**01343-PEB-PIPBPL**
Fox	H.G.M.	Achter den Hof 31	6436EJ	Amstenrade	**00799-PEB-PIPBPL**
Framing	W.	Lehnsherrenstrasse 2a	52068	Aachen	**01248-PEB-PIPBPL**
Frans van der Loop Recycling BV		Kranenpool 2	6443RA	Brunssum	**01450-BDR-PIPBPL**
Franssen	A.	1940-45 laan 20	6373VS	Landgraaf	**01507-PEB-AN2MER**
Franssen	W.H.	Klingbemden 143	6441KW	Brunssum	**00467-PEB-PIPBPL**
Franssen	H.R.	Op de Knip 52	6467GS	Kerkrade	**00100-PEB-PIPBPL**
Franssen	H.C.J.	Oudestraat 5	6436AC	Amstenrade	**00970-PEB-PIPBPL**
Franssen	H.C.J.	Oudestraat 5	6436AC	Amstenrade	**01006-PEB-BSLMER**
Frantzen		Nieuwenhagerheidestraat 56 A	6374EC	Landgraaf	**00965-PEB-AN2MER**
Frantzen		Nieuwenhagerheidestraat 56 A	6374EC	Landgraaf	**00955-PEB-PIPBPL**
Frantzen	G.	Nieuwenhagerheidestraat 56A	6374EC	Landgraaf	**00982-PEB-PIPBPL**
Frederix	C.A.	Locht 93	6466GT	Kerkrade	**01281-PEB-PIPBPL**
Freiler-Mos	R.	Nachtegaalstraat 14	6469XW	Kerkrade	**00946-PEB-PIPBPL**
Freudenstein	G.	Tittardsfeld 29	52072	Aachen	**01555-PEB-PIPBPL**
Friedrich	D.	An der Weingass 28	52072	Aachen	**00639-PEB-PIPBPL**
Friedrich	N.	An der Weingass 28	52072	Aachen	**00639-PEB-PIPBPL**
Frindt	B.	Stegelstrasse	52134	Herzogenrath	**01076-PEB-PIPBPL**
Frings	J.	Schrebstrasse 16	52072	Aachen	**01337-PEB-PIPBPL**
Funcken-Lubienetzki	L.	Schanserweg 3A	6373XS	Landgraaf	**00838-PEB-AN2MER**
Funcken-Lubienetzki	L.	Schanserweg 3A	6373XS	Landgraaf	**00731-PEB-PIPBPL**
Funcken-Tönjens	J.	Schanserweg 3b	6373XS	Landgraaf	**01767-PEB-PIPBPL**
Gaia Park		Postbus 68	6460AB	Kerkrade	**01401-BDR-PIPBPL**
Garritzen	H.	Calbertsweg 110	6465CH	Kerkrade	**01305-PEB-PIPBPL**
Gebiedscommissie Westelijke Mijnstreek		Daniken 1	6174RA	Sweikhuizen	**00209-BOR-PIPBPL**
Geenen- Helwig	E.L.W.	Klingstraat 12	6441KG	Brunssum	**00903-PEB-PIPBPL**
Gehlenn Schols Transport & Logistics BV / Kerkrade		Steenbergstraat 31	6465AB	Kerkrade	**01183-BDR-PIPBPL**
Geilen	W.	Thull 36	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Gelder	E.	Katschenbruchstrasse 5	52072	Aachen	**01078-PEB-PIPBPL**
Gelissen	J.H.M.	Eisenhowerstraat 10	6441KA	Brunssum	**01229-PEB-PIPBPL**
Gelissen	J.H.M.	Eisenhowerstraat 10	6441KA	Brunssum	**01759-PEB-PIPBPL**
Gemeente Heerlen		Postbus 1	6400AA	Heerlen	**01506-OVW-PIPBPL**
Gemeente Kerkrade		Postbus 600	6460AP	Kerkrade	**01525-OVW-PIPBPL**
Gemeente Landgraaf		Postbus 31000	6370AA	Landgraaf	**01513-OVW-PIPBPL**
Gemeente Nuth		Postbus 22000	6360AA	Nuth	**01509-OVW-PIPBPL**
Gemeente Onderbanken		Postbus 1090	6450CB	Schinveld	**01514-OVW-PIPBPL**
Gemeente Schinnen		Postbus 50	6365ZH	Schinnen	**01510-OVW-PIPBPL**
Gemeenteraadsfractie Kerkrade		Maarzijde 60	6467GC	Kerkrade	**00971-PPT-PIPBPL**
Gerards	R.H.A.	Schanserweg 62	6373XN	Landgraaf	**00709-PEB-PIPBPL**
Gerrickens	W.P.E.	P/a Postbus 423	6600AK	Wijchen	**01314-PEB-BSLMER**
Gerrickens	W.P.E.	P/a Postbus 423	6600AK	Wijchen	**01036-PEB-PIPBPL**
Gerritsen	J.L.	Massabiellestraat 17	6465BJ	Kerkrade	**00216-PEB-PIPBPL**
Geurten	S.	Calbertsweg 147	6465CC	Kerkrade	**00567-PEB-PIPBPL**
Geurts	R.I.J.	Burgemeester Franssenstraat 38	6467AL	Kerkrade	**00653-PEB-PIPBPL**
Gielkens	J.A.T.	Heerlerbaan 232	6418CM	Heerlen	**01130-PEB-BSLMER**
Giepmans-Roubroeks	W.H.	Dorothea-Gracht 19	6465EA	Kerkrade	**00321-PEB-PIPBPL**
Giesen	A.	Lehnsherrenstrasse 22	52072	Aachen	**01211-PEB-PIPBPL**
Giesen	F.	Bremenberg 42	52072	Aachen	**01210-PEB-PIPBPL**
Giesen	G.	Rosenstrasse 2	52072	Aachen	**01214-PEB-PIPBPL**
Gildeman	A.G.	Caecilia-Gracht 21	6465EJ	Kerkrade	**00909-PEB-PIPBPL**
Gillich	R.C.M.	Vogelzankweg 10	6374AH	Landgraaf	**01342-PEB-PIPBPL**
Gillich	H.	Vogelzankweg 10	6374AH	Landgraaf	**01733-PEB-PIPBPL**
Gillich	H.	Vogelzankweg 10	6374AH	Landgraaf	**00120-PEB-PIPBPL**
Gillich	H.	Vogelzankweg 10	6374AH	Landgraaf	**00843-PEB-PIPBPL**
Gliege	C.	Scherbstrasse 16	52072	Aachen	**00891-PEB-PIPBPL**
Gliege	H.	Scherbstrasse 16	52072	Aachen	**00891-PEB-PIPBPL**

Gliege	S.	Scherbstrasse 16a	52072	Aachen	**00893-PEB-PIPBPL**
Godschalk	J.H.	Krichelbergsweg 22	6466AP	Kerkrade	**00231-PEB-PIPBPL**
Goebbels	M.F.T.	De Locht 88	6465AJ	Kerkrade	**01035-PEB-PIPBPL**
Goebbels	M.F.T.	De Locht 88 A	6465AJ	Kerkrade	**01327-PEB-PIPBPL**
Goerke	D.H.O.	Frederika-Gracht 9	6465CR	Kerkrade	**00240-PEB-PIPBPL**
Gollan	I.	Haus-Heyden-Strasse 7	52072	Aachen	**01288-PEB-PIPBPL**
Gooijen	H.A.C.	Merkelbeekerstraat 51	6441KJ	Brunssum	**00468-PEB-PIPBPL**
Goorts en Coppens Advocaten		Heuvelstraat 14	5751HN	Deurne	**00817-PEB-PIPBPL**
Gorissen	G.M.	Grachterstraat 82	6465AP	Kerkrade	**00281-PEB-PIPBPL**
Gorissen	J.E.	Kwikstaartstraat 3	6469XB	Kerkrade	**00158-PEB-PIPBPL**
Gortzen	H.E.M.J.	Leyendecker 22	6462HH	Kerkrade	**00574-PEB-PIPBPL**
Görtzen	H.E.M.J.	Leyendecker 22	6462HH	Kerkrade	**01693-PEB-PIPBPL**
Grausbouw BV		Postbus 160	6440AD	Brunssum	**00264-BDR-PIPBPL**
Grefen	H.	Eisenhowerstraat 6	6441KA	Brunssum	**00741-PEB-PIPBPL**
Gregoire-Dubel	E.	Hélène Mercierstraat 28	3201ED	Spijkenisse	**01374-PEB-PIPBPL**
Grissen	H.H.P.	Kaalheidersteenweg 7	6466AA	Kerkrade	**00286-PEB-PIPBPL**
Groenlinks Nuth		p/a Spoorstraat 52	6361XZ	Nuth	**01449-PPT-BSLMER**
Gruhn	W.W.	Grachterstraat 109	6465AM	Kerkrade	**00255-PEB-PIPBPL**
Gruhn	W.	Grachterstraat 109	6465AM	Kerkrade	**01639-PEB-PIPBPL**
Gubbels	R.G.	Nieuwenhagerheidestraat 52	6374EC	Landgraaf	**01168-PEB-PIPBPL**
Haagmans	K.M.J.	Calbertsweg 127	6465CC	Kerkrade	**00197-PEB-PIPBPL**
Haas	H.G.F.	Schanserweg 68	6373XN	Landgraaf	**00783-PEB-PIPBPL**
Haase	C.	Dohlenweg 15	52134	Herzogenrath	**01550-PEB-PIPBPL**
Haase	G.	Dohlenweg 15	52134	Herzogenrath	**01550-PEB-PIPBPL**
Habets	J.P.J.	Vauputsweg 173	6466EZ	Kerkrade	**01529-PEB-AN2MER**
Habets	P.	Thull 18B	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Habets	P.J.M. .	Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**00692-BDR-PIPBPL**
Habets	J.P.J.	Vauputsweg 173	6466EZ	Kerkrade	**01530-PEB-BSLMER**
Habets	J.P.J.	Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**01731-PEB-PIPBPL**
Habets	J.P.J.	Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**01527-PEB-AN1MER**
Habets	J.J.M.	Dorpstraat 87	6361EK	Nuth	**01780-PEB-PIPBPL**
Habets	J.P.J.	Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**01751-PEB-PIPBPL**
Habets-Limpens	M.G.H.	Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**01699-PEB-PIPBPL**
Haerden	F.	Thull 19A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Haessen	J.	Caecilia-Gracht 7	6465EH	Kerkrade	**00601-PEB-PIPBPL**
Hagedoren	B.	Agnes Huynstraat 1	6436BB	Amstenrade	**00248-PEB-PIPBPL**
Hagenaars	R.P.J.	Kantstraat 14	6374EH	Landgraaf	**01009-PEB-PIPBPL**
Hagenaars-Verhoeven	E.A.	Kantstraat 14	6374EH	Landgraaf	**01014-PEB-PIPBPL**
Hagenouw	R.G.P.	Van Hövell tot Westerflierhof 29	6431DG	Hoensbroek	**01170-PEB-PIPBPL**
Hajnadi Klimaattechniek BV		Postbus 3003	6460HA	Kerkrade	**01373-BDR-PIPBPL**
Hambüch	J.	Butweide 29	52072	Aachen	**01551-PEB-PIPBPL**
Hambuckers	W.C.H.	Krichelbergsweg 24	6466AP	Kerkrade	**00403-PEB-PIPBPL**
Hamers	A.F.M.	John Erkensstraat 4	6466MA	Kerkrade	**00658-PEB-PIPBPL**
Hamers-Flucken		John Erkensstraat 4	6466MA	Kerkrade	**01724-PEB-PIPBPL**
Hammers	A.	Rehmannstrasse 14	52134	Herzogenrath	**01549-PEB-PIPBPL**
Hammers	W.	Pannesheiderstrasse 96	52134	Herzogenrath	**01392-PEB-PIPBPL**
Harlock	G.J.W.	Grachterstraat 79	6465AL	Kerkrade	**00316-PEB-PIPBPL**
Harlock	K.C.V.	Grachterstraat 79	6465AL	Kerkrade	**00855-PEB-PIPBPL**
Hart	J.	Slakkenstraat 78	6431NK	Hoensbroek	**00121-PEB-PIPBPL**
Hartmann	C.	Bocholtzerstrasse 80	52072	Aachen	**01333-PEB-PIPBPL**
Hartmann	G.	Bocholtzerstrasse 80	52072	Aachen	**01333-PEB-PIPBPL**
Haselien	J.J.E.	Meesstraat 23	6469XJ	Kerkrade	**01289-PEB-PIPBPL**
Hauben	H.C.W.	Van Hövell tot Westerflierhof 17	6431DE	Hoensbroek	**01361-PEB-AN2MER**
Haupt	H.	Calbertsweg 52	6465CH	Kerkrade	**00166-PEB-PIPBPL**
Heckman	P.J.L.	St. Jozefstraat 17	6467AN	Kerkrade	**01304-PEB-PIPBPL**
Heckmans	F.J.B.	Schanserweg 5d	6373XS	Landgraaf	**01503-PEB-PIPBPL**
Heckmans	F.J.B.	Schanserweg 5d	6373XS	Landgraaf	**01532-PEB-PIPBPL**
Heemskerk	W.P.	Populierenlaan 54	6438GM	Oirsbeek	**01367-PEB-PIPBPL**
Heemskerk	W.P.	Populierenlaan 54	6438GM	Oirsbeek	**01559-PEB-BSLMER**
Heemskerk-Crasborn	C.A.M.E.	Populierenlaan 54	6438GM	Oirsbeek	**01367-PEB-PIPBPL**
Heijnen	K.J.M.E.	Boschstraat 17	6442PB	Brunssum	**01303-PEB-PIPBPL**
Heil-Mikel	E.	Thull 10A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Heine	A.V.L.	Birgitta-Gracht 22	6465EL	Kerkrade	**00431-PEB-PIPBPL**
Heine	A.V.L.	Birgitta-Gracht 22	6465EL	Kerkrade	**00432-PEB-AN2MER**
Heinemeyer	W.	Bremenberg 45	52072	Aachen	**01209-PEB-PIPBPL**
Heitlager-Meise	J.M.	John Erkensstraat 18	6466MA	Kerkrade	**00894-PEB-PIPBPL**
Helwig	A.	Bremenberg 24	52072	Aachen	**01432-PEB-PIPBPL**
Hendrik Bedrijven Brunssum BV		Waubacherweg 20	6440HA	Brunssum	**01371-BDR-PIPBPL**
Hendriks	H.F.	Elisa-Gracht 66	6465CX	Kerkrade	**00671-PEB-PIPBPL**
Hendriks	M.	Schanserweg 48	6373XN	Landgraaf	**01776-PEB-PIPBPL**
Hendriks	M.J.G.	Burgemeester Franssenstraat 43	6467AK	Kerkrade	**00233-PEB-PIPBPL**
Hendriks	R.J.M.	Birgitta-Gracht 21	6465EL	Kerkrade	**00318-PEB-PIPBPL**
Hendriks	R.U.S.	Schanserweg 50	6373XN	Landgraaf	**01082-PEB-PIPBPL**
Hendrix	P.J.M.	Birgitta-Gracht 31	6465EL	Kerkrade	**00905-PEB-PIPBPL**
Hendrix	W.J.	Klingbemden 169	6441KX	Brunssum	**00388-PEB-PIPBPL**
Henn	E.	Bocholtzerstrasse 60	52072	Aachen	**01441-PEB-PIPBPL**
Henn	K.	Bocholtzerstrasse 60	52072	Aachen	**01441-PEB-PIPBPL**
Hennicken	J.	Wiesenweg 105	52072	Aachen	**01256-PEB-PIPBPL**
Hensgens	A.G.M.	Onze Lieve Vrouwestraat 182	6461BS	Kerkrade	**00770-PEB-PIPBPL**
Hensgens	L.	Schanserweg 52	6373XN	Landgraaf	**01088-PEB-PIPBPL**
Henssen	P.	Hegge 110	6365EG	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Henssen	P.	Hegge 110	6365EG	Schinnen	**01598-PEB-PIPBPL**
Henssen Hoveniersbedrijf		Hegge 110	6365EG	Schinnen	**01501-BDR-PIPBPL**
Herben	K.	Dorothea-Gracht 19	6465EA	Kerkrade	**00194-PEB-PIPBPL**
Hermanns	J.M.G.	Opbraakstraat 22	6432BN	Hoensbroek	**01498-BOR-PIPBPL**
Hermans	J.M.H.	Frans Halsstraat 2	6464DA	Kerkrade	**00845-PEB-PIPBPL**
Hermans	L.G.M. .	Hommert 7	6361HN	Nuth	**01169-PEB-PIPBPL**
Hermans-Roelofs	C.H.H.	Dokter Poelsstraat 7	6451EL	Schinveld	**01519-PEB-PIPBPL**
Hermes	J.M.	Wiënweg 74	6445CE	Brunssum	**00090-PEB-PIPBPL**
Herveille Highlite	P.	Vestastraat 2	6468EX	Kerkrade	**01463-BDR-PIPBPL**
Heubel	S.	Haus-Heyden-Strasse 15	52072	Aachen	**01257-PEB-PIPBPL**
Heyenrath	A.	Scherbstrasse 18	52072	Aachen	**01203-PEB-PIPBPL**
Heyenrath	E.	Scherbstrasse 18	52072	Aachen	**01203-PEB-PIPBPL**
Heyenrath	H.	Scherbstrasse 18	52072	Aachen	**01203-PEB-PIPBPL**
Heymann-Hoeben	J.	Klingbemden 6	6441KT	Brunssum	**00466-PEB-PIPBPL**
Hikspoors	P.A.H.	Agatha-Gracht 45	6465AT	Kerkrade	**00311-PEB-PIPBPL**
Hilgers	W.	Birgitta-Gracht 32	6465EL	Kerkrade	**00417-PEB-PIPBPL**
Hilhorst Groep Kerkrade		Wiebachstraat 28	6466NG	Kerkrade	**01370-BDR-PIPBPL**
Hilkens	A.	Thull 24	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Hillebrand Lansdaal	H.G.M.	Kaalheidersteenweg 16	6467AA	Kerkrade	**00519-PEB-PIPBPL**
Hinoul	P.	Aan de Kerk 1a	6436CT	Amstenrade	**00882-PEB-PIPBPL**
Hinoul (bewoner)	P.	Aan de Kerk 1a	6436CT	Amstenrade	**00619-PEB-PIPBPL**
Hirtz	M.	Frederika-Gracht 53	6465CT	Kerkrade	**00198-PEB-PIPBPL**
Hoang	V.M. .	Dentgenbachweg 16	6469XV	Kerkrade	**00285-PEB-PIPBPL**
Hoever	H.A.H.	Birgitta-Gracht 9	6465EK	Kerkrade	**01414-PEB-PIPBPL**
Hofem	S.		52428	Jülich	**01791-PEB-PIPBPL**
Hofwegen.	J.D.	Krichelbergsweg 29	6466AP	Kerkrade	**00617-PEB-PIPBPL**

Hollanders	R.J.H.	Drievogelstraat 12	6466GM	Kerkrade	**01515-PEB-PIPBPL**
Hollands	J.H.	Krichelbergsweg 39	6466AN	Kerkrade	**00964-PEB-PIPBPL**
Hollands	J.H.	Krichelbergsweg 39	6466AP	Kerkrade	**00106-PEB-PIPBPL**
Hollands-Vidic	S.	Finkenstrasse 12	52134	Herzogenrath	**01427-PEB-PIPBPL**
Holscher	T.H.J.	Elisa-Gracht 56	6465CX	Kerkrade	**00302-PEB-PIPBPL**
Horbach	G.H.B.	Grachterstraat 20	6465AN	Kerkrade	**01309-PEB-PIPBPL**
Horbach	L.V.A.	Jeugrubbenweg 22	6431DH	Hoensbroek	**01172-PEB-PIPBPL**
Hornung Elsbergen	S.S.E.J.	Daniel-Eik 6	6465BT	Kerkrade	**00292-PEB-PIPBPL**
Horsch	H.H.E.G.	Krichelbergsweg 39	6466AN	Kerkrade	**00964-PEB-PIPBPL**
Houben	L.	Thull 10	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Houben	M.A.E.G.	Burg. Cremersstraat 5	6361BP	Nuth	**01574-PEB-BSLMER**
Houben	P.M.J.	Heugerstraat 25	6443BR	Brunssum	**01565-PEB-PIPBPL**
Houben, Kamer van Koophandel Limburg	W.	Postbus 1910	5900BX	Venlo	**01132-BDR-PIPBPL**
Houtbeckers	F.G.E.	Vaesrade 23	6361HH	Nuth	**00993-PEB-PIPBPL**
Houtbeckers	F.G.E.	Vaesrade 23	6361HH	Nuth	**01554-PEB-AN2MER**
Houtvast	S.M.J.J.	Kamp 10	6361GX	Nuth	**00378-PEB-PIPBPL**
Houtvast	S.	Kamp 10	6361GX	Nuth	**01678-PEB-PIPBPL**
Houtvast	G.	Kathagen 45	6361HG	Nuth	**00117-PEB-PIPBPL**
Houtvast	A.	Nutherweg 43	6365EP	Schinnen	**01571-PEB-PIPBPL**
Houtvast-Backbier	M.	Nutherweg 43	6365EP	Schinnen	**01464-PEB-PIPBPL**
Houwen Dijkstra	S.M.	Constantijn-Eik 2	6465BV	Kerkrade	**00427-PEB-PIPBPL**
Houzagerij Windels VOF		Slesingerstraat 2	6442PH	Brunssum	**01368-PEB-PIPBPL**
Huijnen	J.M.P.	Grasweide 20	6467AZ	Kerkrade	**00320-PEB-PIPBPL**
Huijnen	J.M.P.	Grasweide 20	6467AZ	Kerkrade	**01640-PEB-PIPBPL**
Huisman	A.J.	Klingbemden 7	6441KT	Brunssum	**00688-PEB-PIPBPL**
Huisman	A.J.	Klingbemden 7	6441KT	Brunssum	**00867-BOR-PIPBPL**
Huisman	J.C.A.	Achter den Hof 35	6436EJ	Amstenrade	**00814-PEB-PIPBPL**
Huisman	J.C.A.	Achter den Hof 35	6436EJ	Amstenrade	**01081-PEB-PIPBPL**
Huntjens	J.J.M.	Nachtegaalstraat 12	6469XW	Kerkrade	**01236-PEB-PIPBPL**
Hupkens	P.E.M.	Jeugrubbe 1	6432PH	Hoensbroek	**00968-PEB-PIPBPL**
Hupkens	P.E.M.	Jeugrubbe 1	6432PH	Hoensbroek	**00983-PEB-BSLMER**
Hupperetz	M.E.F.A.	Grachterstraat 26	6465AN	Kerkrade	**00832-PEB-PIPBPL**
Huttinga	A.	Onze Lieve Vrouwestraat 23	6461BM	Kerkrade	**00093-BOR-PIPBPL**
Huveneers	N.M.J.	Houtduiflaan 8	6446DH	Brunssum	**01231-PEB-PIPBPL**
IBK namens Imtech Building Services		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00753-BOR-PIPBPL**
IBK Spekholzerheide		Euregiopark 10	6467JE	Kerkrade	**01383-BOR-PIPBPL**
IJkema	G.C.	Voorstraat 18	6432CB	Hoensbroek	**00657-PEB-AN1MER**
IJkema	G.C.	Voorstraat 18	6432CB	Hoensbroek	**00663-PEB-AN2MER**
Ijkema	G.C.	Voorstraat 18	6432CB	Hoensbroek	**00732-PEB-PIPBPL**
ijkema	G.C.	Voorstraat 18	6432CB	Hoensbroek	**01648-PEB-PIPBPL**
IJkema	G.C.	Voorstraat 18	6432CB	Hoensbroek	**00729-PEB-BSLMER**
IRIK Bouw		Daelderweg 22	6361HK	Nuth	**00172-BDR-PIPBPL**
IVN Nuth		Koningsgraven 29	6363BD	Wijnandsrade	**01611-BOR-PIPBPL**
IVN Vereniging voor Natuur-en Milieueducatie Afdeling Kerkrade		Annastraat 46	6462XZ	Kerkrade	**01271-BOR-PIPBPL**
J.H.F. Kooiker en A.J.G. Spiertz		Hamstraat 161	6465AD	Kerkrade	**00127-BDR-PIPBPL**
Jacobs	H.	Nieuwenhagerheidestraat 66	6374EC	Landgraaf	**01007-PEB-AN2MER**
Jacobs	H.	Nieuwenhagerheidestraat 66	6374EC	Landgraaf	**01002-PEB-PIPBPL**
Jacobs	H.	Nieuwenhagerheidestraat 66	6374EC	Landgraaf	**01704-PEB-PIPBPL**
Jacobs	H.J.N.	Apollolaan 42	6373HB	Landgraaf	**01001-PEB-PIPBPL**
Jacobs	J.C.	Merkelbeekerstraat 53	6441KJ	Brunssum	**00377-PEB-PIPBPL**
Jacobs	L.T.M.	Klingbemden 91	6441KV	Brunssum	**00530-PEB-PIPBPL**
Jacobs	M.	Knieberglaan 32	6373XT	Landgraaf	**01295-PEB-PIPBPL**
Jacobs	M.J.	Groeneweg 11	6447AJ	Merkelbeek	**01098-PEB-PIPBPL**
Jafaxi	M.	Caecilia-Gracht 7	6465EH	Kerkrade	**00603-PEB-PIPBPL**
Jahn	R.	Hansmannstraat 98	52080	Aachen	**00448-PEB-PIPBPL**
Jakob	K.D.	Agatha-Gracht 12	6465AR	Kerkrade	**00164-PEB-PIPBPL**
Jaminon	J.M.	Mensheggerweg 38	6371PX	Landgraaf	**01716-PEB-PIPBPL**
Jaminon	J.M.	Mensheggerweg 38	6372PX	Landgraaf	**00507-PEB-PIPBPL**
Janoschka Benelux B.V.		Spekhofstraat 20	6460BB	Kerkrade	**01381-BDR-PIPBPL**
Janowitz	T.	Wiesenweg 42	52072	Aachen	**01417-PEB-PIPBPL**
Jansen	L.A.M.M.	Roekenveldweg 2	6446DK	Brunssum	**01706-PEB-PIPBPL**
Jansen	W.	Nieuwenhagerheidestraat 13	6374EA	Landgraaf	**01100-PEB-PIPBPL**
Jansen	W.	Nieuwenhagerheidestraat 13	6374EA	Landgraaf	**01102-PEB-AN1MER**
Jansen	P.J.J.G.W.	Nieuwenhagerheidestraat 15	6374EA	Landgraaf	**01093-PEB-PIPBPL**
Jansen	A.M.J.	Nieuwenhagerstraat 12	6374XR	Landgraaf	**01103-PEB-PIPBPL**
Jansen	P.J.J.G.W.	Nieuwenhagerheidestraat 15	6374EA	Landgraaf	**01105-PEB-AN1MER**
Jansen	L.J.L.	Merkelbeekerstraat 88	6441KK	Brunssum	**01558-PEB-PIPBPL**
Jansen	H.	Dorothea-Gracht 12	6465EA	Kerkrade	**00815-PEB-PIPBPL**
Jansen	H.	Dorothea-Gracht 12	6465EA	Kerkrade	**00784-PEB-PIPBPL**
Jansen	H.	Dorothea-Gracht 12	6465EA	Kerkrade	**00119-PEB-PIPBPL**
Jansen	C.A.	Knieberglaan 25	6373XT	Landgraaf	**00708-PEB-PIPBPL**
Jansen	G.	Thull 28A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Jansen	A.M.J.	Nieuwenhagerstraat 12	6374XR	Landgraaf	**00805-PEB-AN1MER**
Jansen	L.A.M.M.	Roekenveldweg 2	6446DK	Brunssum	**00858-PEB-PIPBPL**
Jansen-Roorda	H.S.	Merkelbeekerstraat 88	6441KK	Brunssum	**01558-PEB-PIPBPL**
Janssen	R.J.M.	Hagendorenweg 18	6436CS	Amstenrade	**01781-PEB-PIPBPL**
Janssen	W. .M.	Burgemeester Franssenstraat 52	6467AM	Kerkrade	**01641-PEB-PIPBPL**
Janssen	P.J.	Schanserweg 30	6373XR	Landgraaf	**00743-PEB-PIPBPL**
Janssen	P.E.M.	Burgemeester Franssenstraat 58	6467AM	Kerkrade	**00298-PEB-PIPBPL**
Janssen	M.N.	Bankerfeldstrasse 23	D52134	Herzogenrath	**01787-PEB-PIPBPL**
Janssen	M.N.	Bankerfeldstrasse 23	52134	Herzogenrath	**01788-PEB-PIPBPL**
Janssen	J.A.	Roekenveldweg 4	6446DK	Brunssum	**01684-PEB-PIPBPL**
Janssen	J.	Titus Brandsmastraat 36	6441LC	Brunssum	**01570-PEB-PIPBPL**
Janssen	J.	Titus Brandsmastraat 36	6441LC	Brunssum	**00987-PEB-PIPBPL**
Janssen	I.W.M.	Klingbemden 117	6441KW	Brunssum	**00540-PEB-PIPBPL**
Janssen	A.J.M.	Hoogstraat 94	6373HX	Landgraaf	**01694-PEB-PIPBPL**
Janssen	A.J.M.	Hoogstraat 94	6373HX	Landgraaf	**01005-PEB-PIPBPL**
Janssen	W.M. .	Burgemeester Franssenstraat 52	6467AM	Kerkrade	**00151-PEB-PIPBPL**
Janssen	J.M.L.	Drievogelstraat 98	6466GP	Kerkrade	**01302-PEB-PIPBPL**
Janssen Dupuis	A.	Klingbemden 61	6441KV	Brunssum	**00673-PEB-PIPBPL**
Janssen Simrax BV	L.	Hopelerweg 250	6468XX	Kerkrade	**01463-BDR-PIPBPL**
Janssens	K.P.H.	Merkelbeekerstraat 90	6441KK	Brunssum	**00535-PEB-PIPBPL**
Jecker	R.	Laurensbergerstrasse 81	52072	Aachen	**01436-PEB-PIPBPL**
Jeske	R.	Knieberglaan 21	6373XT	Landgraaf	**00301-PEB-PIPBPL**
Jimenez-Orgaz	B.	Daniel-Eik 22	6465BT	Kerkrade	**00538-PEB-PIPBPL**
Jongen	A.	Nieuwenhagerheidestraat 46	6374EC	Landgraaf	**00967-PEB-PIPBPL**
Jongen	J.	Nieuwenhagerheidestraat 40	6374EC	Landgraaf	**01000-PEB-AN2MER**
Jongen	J.	Nieuwenhagerheidestraat 40	6374EC	Landgraaf	**00996-PEB-PIPBPL**
Jongen	J.	Nieuwenhagerheidestraat 40	6374EC	Landgraaf	**01683-PEB-PIPBPL**
Jongen	M.J. .	Elisa-Gracht 50	6465CW	Kerkrade	**00521-PEB-PIPBPL**
Jongen	A.	Nieuwenhagerheidestraat 46	6374EC	Landgraaf	**00974-PEB-AN2MER**
Jongen v.d. Veerdonk	A.	Nieuwenhagerheidestraat 46	6374EC	Landgraaf	**00387-PEB-PIPBPL**
Jongerius	A.W.	Dorothea-Gracht 3	6465EA	Kerkrade	**01351-PEB-PIPBPL**
Joost		Birgitta-Gracht 28	6465EL	Kerkrade	**01399-PEB-PIPBPL**
Joosten	P.C.H.	Bouwbergstraat 17	6442PC	Brunssum	**01456-PEB-PIPBPL**
Joosten	P.C.H.	Bouwbergstraat 17	6442PC	Brunssum	**01460-PEB-BSLMER**
Joosten	P.C.H. .	Bouwbergstraat 17	6442PC	Brunssum	**01459-PEB-AN2MER**

Jorritsma	W.J.	Europalaan 615	6441VS	Brunssum	**00998-PEB-PIPBPL**
Jorritsma	W.J.J.	Europalaan 615	6441VS	Brunssum	**00990-PEB-PIPBPL**
Jurgen	R.H.J.	John Erkensstraat 9	6466MA	Kerkrade	**00363-PEB-PIPBPL**
Kahl	G.M.	Elisa-Gracht 70	6465CX	Kerkrade	**00850-PEB-PIPBPL**
Kalnenek	H.R.E.	Agatha-Gracht 47	6465AT	Kerkrade	**00636-PEB-PIPBPL**
Kampkes	F.J.G.	Oudestraat 1	6436AC	Amstenrade	**01466-PEB-AN2MER**
Kampkes	F.J.G.	Oudestraat 1	6436AC	Amstenrade	**01462-PEB-PIPBPL**
Kampkes	F.J.G.	Oudestraat 1	6436AC	Amstenrade	**01467-PEB-BSLMER**
Karssemakers	A.J.M.	Conventuelenstraat 9	6467AT	Kerkrade	**01039-PEB-PIPBPL**
Keimling	W.R.	Grachterstraat 115	6465AM	Kerkrade	**00840-PEB-PIPBPL**
Keischgens	K.A.	Jonh Erkensstraat 28	6466MA	kerkrade	**00775-PEB-PIPBPL**
Kemp	R.	1940-45 laan 16	6373VS	Landgraaf	**01296-PEB-PIPBPL**
Kempen	G.P.J.J.	Nieuwenhagerheidestraat 30	6374EC	Landgraaf	**00691-PEB-PIPBPL**
Kempen	G.P.J.J.	Nieuwenhagerheidestraat 30	6374EC	Landgraaf	**01703-PEB-PIPBPL**
Kerckhoffs	P.	Grachterstraat 95	6465AM	Kerkrade	**00942-PEB-PIPBPL**
Kerckhoffs	P.	Grachterstraat 95	6465AM	Kerkrade	**01190-PEB-PIPBPL**
Kerkhofs	R.	Klingbemden 5	6441KT	Brunssum	**00451-PEB-PIPBPL**
Kern	H.J.	Dorothea-Gracht 15	6465EA	Kerkrade	**00413-PEB-PIPBPL**
Kern	M.	St. Bernadettestraat 29	6465AV	kerkrade	**00428-PEB-PIPBPL**
Kersten	P.W.M.	Dentgenbachweg 12	6469XV	Kerkrade	**00208-PEB-PIPBPL**
Kessen	R.	Krichelbergsweg 12	6466AP	Kerkrade	**00920-PEB-PIPBPL**
Kessler	C.	Agatha-Gracht 31	6465AS	Kerkrade	**00510-PEB-PIPBPL**
Keulen	P.W.M.J.	Loogstraat 33	6441LE	Brunssum	**00854-PEB-PIPBPL**
Keulen	X.	Thull 42	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Keulen	W.J.M. .	Thullerweg 2	6361DJ	Nuth	**01377-PEB-PIPBPL**
Keulen	P.W.M.	Loogstraat 33	6441LE	Brunssum	**01667-PEB-PIPBPL**
Keulen	W.J.M.	Thullerweg 2	6361DJ	Nuth	**01711-PEB-PIPBPL**
Keulen-Walters	J.W.	Thull 40	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Kicken	C.H.	Brunssummerweg 45	6373ET	Landgraaf	**01533-PEB-PIPBPL**
KIDB namens Leijssenaar		Kloosterhof 36	6441DT	Brunssum	**00760-BOR-PIPBPL**
Kierdorf	G.	Dohlenweg 20	52134	Herzogenrath	**01243-PEB-PIPBPL**
Kivit	G.	Hegge 114	6365EG	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Kivit	G.	Hegge 114	6365EG	Schinnen	**01588-PEB-PIPBPL**
Klaassen	H.	Krichelbergsweg 8	6466AP	Kerkrade	**00513-PEB-PIPBPL**
Klapper	W.	Feldbiss 6	6462HB	Kerkrade	**01249-PEB-PIPBPL**
Kleijkers	A.G.M.J.	Grachterstraat 37	6465AK	Kerkrade	**00272-PEB-PIPBPL**
Kleijntjens	E.H.	Grasweide 28	6467AZ	Kerkrade	**00312-PEB-PIPBPL**
Kleinen	V.	Nieuwenhagerheidestraat 65	6374EB	Landgraaf	**00954-PEB-AN2MER**
Kleinen	V.	Nieuwenhagerheidestraat 65	6374EB	Landgraaf	**00948-PEB-PIPBPL**
Kleinen	V.	Nieuwenhagerheidestraat 65	6374EB	Landgraaf	**01692-PEB-PIPBPL**
Klopke-Baszton	U.	Agatha-Gracht 25	6465AS	Kerkrade	**00228-PEB-PIPBPL**
Klopke-Baszton	U.	Agatha-Gracht 25	6465AS	Kerkrade	**00429-PEB-PIPBPL**
Knechten	H.	Horbacherstrasse 365	52072	Aachen	**01278-PEB-PIPBPL**
Kneip	E.V.	Dentgenbachweg 5	6469XV	Kerkrade	**00201-PEB-PIPBPL**
Kneip	E.V.	Dentgenbachweg 5	6469XV	Kerkrade	**01765-PEB-PIPBPL**
Knuit	A.A.	St. Joannesstraat 26	6465BH	Kerkrade	**00136-PEB-PIPBPL**
Knuth	H.M.P.	Caeciliagracht 15	6465EH	Kerkrade	**01682-PEB-PIPBPL**
Knuth	H.M.P.	Caecilia-Gracht 15	6465EH	Kerkrade	**00660-PEB-PIPBPL**
Koch	D.	Alexander-Eik 9	6465AX	Kerkrade	**00456-PEB-PIPBPL**
Kockelkorn-Scholten		Burgemeester Franssenstraat 64	6467AM	Kerkrade	**00473-PEB-PIPBPL**
Kohl	H.A.E.	Grachterstraat 63	6465AL	Kerkrade	**00199-PEB-PIPBPL**
Kohl	W.	Kamperstrasse 14	52134	Herzogenrath	**01539-PEB-PIPBPL**
Köhler nms Land NRW	H.	Stadttor 1	40219	Düsseldorf	**01633-OVW-PIPBPL**
Koken	W.J.M.	Grachterstraat 45	6465AK	Kerkrade	**00526-PEB-PIPBPL**
Kokkelkorn en S Scholten	J.	Burgemeester Franssenstraat 64	6467AM	Kerkrade	**01642-PEB-PIPBPL**
Koninklijke Nederlandse Hippische Sportfederatie		Postbus 3040	3850CA	Ermelo	**00143-BOR-PIPBPL**
Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum		Godsweerdersingel 77	6041GK	Roermond	**00150-BOR-PIPBPL**
Kooiker	F.G.	Hamstraat 159	6465AD	Kerkrade	**01771-PEB-PIPBPL**
Kooiker	J.H.F.	Hamstraat 161	6465AD	Kerkrade	**01770-PEB-PIPBPL**
Kooiker & Zn VOF+	F.G.	Hamstraat 161	6465AD	Kerkrade	**01769-PEB-PIPBPL**
Kooiker &Zn. VOF		Hamstraat 159	6465AD	Kerkrade	**00127-BDR-PIPBPL**
Koonen	R.J.W.	John Erkensstraat 34	6466MA	Kerkrade	**00409-BOR-PIPBPL**
Koopman	I.	Guido Gezellestraat 37	6416SW	Heerlen	**00877-PEB-PIPBPL**
Korach	P.S.P.	Caecilia-Gracht 3	6465EH	Kerkrade	**00857-PEB-PIPBPL**
Korach	W.T.E.	Dorothea-Gracht 21	6465EB	Kerkrade	**00291-PEB-PIPBPL**
Kornalijnslijper	B.	Nieuwenhagerheidestraat 67	6374EB	Landgraaf	**01032-PEB-AN2MER**
Kornalijnslijper	B.	Nieuwenhagerheidestraat 67	6374EB	Landgraaf	**01020-PEB-PIPBPL**
Kornalijnslijper	B.	Nieuwenhagerheidestraat 67	6374EB	Landgraaf	**01690-PEB-PIPBPL**
Korwald	W.	Daniel-Eik 17	6465BT	Kerkrade	**00454-PEB-PIPBPL**
Koumans	R.	Boompjesweg 12	6438BN	Oirsbeek	**00700-PEB-PIPBPL**
Koupalka	W.	Sperberweg 12	52134	Herzogenrath	**01345-PEB-PIPBPL**
Kraan	J.N.	Agatha-Gracht 33	6465AS	Kerkrade	**00356-PEB-PIPBPL**
Kraneburg	G.	Mühlenstrasse 147D	52134	Herzogenrath	**01349-PEB-PIPBPL**
Kreis Heinsberg		Valkenburgerstrasse 45	52525	Heinsberg	**01634-OVW-PIPBPL**
Krekels-Muijlkens	J.H.E.	Klingbemden 3	6441KT	Brunssum	**00534-PEB-PIPBPL**
Kremer-Linckens	M.W.H.	Agatha-Gracht 22	6465AS	Kerkrade	**00220-PEB-PIPBPL**
Kremer-Linckens	M.W.H.	Agatha-Gracht 22	6465AS	Kerkrade	**00504-PEB-PIPBPL**
Kremers- Linckens	M. .W. .H.	Agatha-Gracht 22	6465AS	Kerkrade	**01636-PEB-PIPBPL**
Kreusch	H.	Benediktusstrasse 17	52078	Aachen	**01557-PEB-PIPBPL**
Kreutz	M.	Vogelzankweg 16	6374AH	Landgraaf	**01408-PEB-PIPBPL**
Kreutz	S.	Vogelzankweg 18	6374AH	Landgraaf	**01688-PEB-PIPBPL**
Kreutz	M.	Vogelzankweg 16	6374AH	Landgraaf	**01679-PEB-PIPBPL**
Kreutz	M.	Vogelzankweg 16	6374AH	Landgraaf	**01147-PEB-PIPBPL**
Kreutz	S.	Vogelzankweg 18	6374AH	Landgraaf	**01163-PEB-PIPBPL**
Krewinkel	A.J.	1940-45 laan 26	6373VS	Landgraaf	**00750-PEB-PIPBPL**
Krewinkel	M.A.H.G.M.	Grachterstraat 10	6465AN	Kerkrade	**01188-PEB-PIPBPL**
Kroes	J.A.B.	Krichelbergsweg 31	6466AP	Kerkrade	**00633-PEB-PIPBPL**
Krook	R.J.H.	Achter den Hof 17	6436EJ	Amstenrade	**00564-PEB-PIPBPL**
Kroon	F.	Krichelbergsweg 25	6466AM	Kerkrade	**00223-PEB-PIPBPL**
Krottje	J.E.T.	Klingbemden 95	6441KV	Brunssum	**00533-PEB-PIPBPL**
Kruger-During	R.	In Grafen Weid 7	52072	Aachen	**00476-PEB-PIPBPL**
Kruger-During	R.	In Grafen Weid 7	52072	Aachen	**00959-PEB-PIPBPL**
Kruisboog Schutterij St Hubert: J.C.Dammers		P/a Kleingraverstraat 23	6466EA	Kerkrade	**00645-BOR-PIPBPL**
Kuch	C.	Haus-Heyden-Strasse 65	52134	Herzogenrath	**01247-PEB-PIPBPL**
Kuhlmann	G.	Nordstrasse 117	52134	Herzogenrath	**01546-PEB-PIPBPL**
Kuipers	P.C.M.	Dorothea-Gracht 2	6465EA	Kerkrade	**00364-PEB-PIPBPL**
Kuklinski	R.J.M.	Constantijn-Eik 19c	6465BV	Kerkrade	**00873-PEB-PIPBPL**
Kunz	H.R.	Dentgenbachweg 9	6469XV	Kerkrade	**00188-PEB-PIPBPL**
Kupper	J.P.	Grachterstraat 84	6465AP	Kerkrade	**00588-PEB-PIPBPL**
Küpper	J.P. .	Grachterstraat 84	6465AP	Kerkrade	**01701-PEB-PIPBPL**
Küppers-Haase	T.	Dohlenweg 15	52134	Herzogenrath	**01550-PEB-PIPBPL**
Kurth	A.	Bremenberg 46	52072	Aachen	**01198-PEB-PIPBPL**
Kurvers wegenbouw BV		Oude Rodersweg 28	6422PE	Heerlen	**01384-BOR-PIPBPL**
Kusters	H.	Hegge 118	6365EG	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Kusters	H.J.	Hegge 118	6365EG	Schinnen	**01585-PEB-PIPBPL**
Kusters	P.M. .	Apollolaan 13	6373HA	Landgraaf	**00740-PEB-PIPBPL**
Kuypers	M.G.J.	Vloedsgraaf I a	6365EN	Schinnen	**01643-PEB-PIPBPL**

L` Ortye		Postbus 94	6430AB	Hoensbroek	**01173-BDR-PIPBPL**
Lamberts-Bruins		Hellebroek 46	6361AC	Nuth	**01311-PEB-PIPBPL**
Lambrechts Janssen	N.M.J.	Klingbemden 179	6441KX	Brunssum	**00736-PEB-PIPBPL**
Lambrix	H.	Bremenberg 28	52072	Aachen	**01423-PEB-PIPBPL**
Lanckohr	D.	Geuchterweg 75	52072	Aachen	**01282-PEB-PIPBPL**
Lanckohr	D.	Mühlenstrasse 47 g	52134	Herzogenrath	**00479-PEB-PIPBPL**
Lanckohr	E.	Auf`m Schif	52134	Herzogenrath	**01329-PEB-PIPBPL**
Landesbetrieb Strassenbau Nordrhein-Westfalen		Postfach 120161	53874	Euskirchen	**01404-OVW-PIPBPL**
Landgoed Amstenrade		Hagendorenweg 1	6436CR	Amstenrade	**01405-BDR-PIPBPL**
Lange	I.	Haus-Heyden-Strasse 18	52134	Herzogenrath	**01207-PEB-PIPBPL**
Larue	H.T.M.	Stationsstraat 28b	6365CK	Schinnen	**01144-PEB-PIPBPL**
Larue	H.T.M.	Stationsstraat 28b	6365CK	Schinnen	**00626-PEB-BSLMER**
Larue	H.T.M.	Stationsstraat 28b	6365CK	Schinnen	**01160-PEB-BSLMER**
Larue	H.T.M. .	Stationsstraat 28b	6365CK	Schinnen	**01680-PEB-PIPBPL**
Lataster	E.A.J.	Calbertsweg 58	6465CH	Kerkrade	**00897-PEB-PIPBPL**
Lataster	W.F.J.	Zwaluwstraat 46	6469XS	Kerkrade	**00129-PEB-PIPBPL**
Laugs	L.	Aletta Jacobsstraat 23	6416HM	Heerlen	**01482-PEB-PIPBPL**
Laugs	L.	Aletta Jacobsstraat 23	6416HM	Heerlen	**01575-PEB-BSLMER**
Lausberg	T.	Haus-Heyden-Strasse 17	52072	Aachen	**00478-PEB-PIPBPL**
Leblanc	J.	Achter den Hof 50	6436EH	Amstenrade	**00906-PEB-PIPBPL**
Leenders	A.M.J.	Nieuwenhagerheidestraat 69	6374EB	Landgraaf	**01566-PEB-PIPBPL**
Leenders	A.M.J.	Nieuwenhagerheidestraat 69	6374EB	Landgraaf	**01717-PEB-PIPBPL**
Leeyenhof	G.	Projektstrasse 2	52134	Herzogenrath	**01391-PEB-PIPBPL**
Lehmann	R.	Annastrasse 21	52062	Aachen	**01538-PEB-PIPBPL**
Lehmann	R.	Annastrasse 2a	52062	Aachen	**01473-PEB-PIPBPL**
Leinz-Hanhe	U.	Katschenbruchstrasse 8	52072	Aachen	**01264-PEB-PIPBPL**
Leistra	F.T.	Hommerterweg 235	6431EV	Hoensbroek	**01362-PEB-AN2MER**
Leistra-Rozenboom	D.P.H.	Hommerterweg 235	6431EV	Hoensbroek	**01362-PEB-AN2MER**
Lejeune	A.P.	St. Bernadettestraat 40	6465AW	Kerkrade	**01297-PEB-PIPBPL**
Lemans	R.M.J.	Terschurenweg 64	6432JS	Hoensbroek	**01092-PEB-PIPBPL**
Lemans-Olfen	M.G.W.	Terschurenweg 64	6432JS	Hoensbroek	**01090-PEB-PIPBPL**
Lemmens	J.J.A.	Merkelbeekerstraat 49	6441KJ	Brunssum	**00695-PEB-PIPBPL**
Lemmens	P.J.	Op het Bergske 11	6373XD	Landgraaf	**00756-PEB-PIPBPL**
Lempers	H.C.M.	Knieberglaan 14	6373XT	Landgraaf	**01766-PEB-PIPBPL**
Lenaerds	F.G.	Burgemeester Franssenstraat 34	6467AL	Kerkrade	**00269-PEB-PIPBPL**
Lenaerds	T.H.P.	Burgemeester Franssenstraat 31	6467AK	Kerkrade	**00310-PEB-PIPBPL**
Lennartz		Geelgors 2	6451LH	Schinveld	**01324-PEB-PIPBPL**
Lentz	J.M.V.	Vogelzankweg 34	6374AH	Landgraaf	**01652-PEB-PIPBPL**
Lentz	J.M.W.	Vogelzankweg 34	6374AH	Landgraaf	**01152-PEB-PIPBPL**
Lenzen	P.H.G.	Birgitta-Gracht 25	6465EL	Kerkrade	**00482-PEB-PIPBPL**
Leppink	P.J.E.	Truytstraat 44	6469HP	Kerkrade	**00277-PEB-PIPBPL**
Lesmeister	D.	Scherbstrasse 14	52072	Aachen	**01341-PEB-PIPBPL**
Lesmeister	D.	Scherbstrasse 14	52072	Aachen	**01267-PEB-PIPBPL**
Lettink	A.S.	Groeneweg 13	6447AS	Merkelbeek	**01115-BDR-PIPBPL**
Leufkens	B.M.A.	Achter den Hof 19	6436EJ	Amstenrade	**01729-PEB-PIPBPL**
Leufkens	B.M.A.	Achter den Hof 19	6436EJ	Amstenrade	**01084-PEB-PIPBPL**
Leunissen	J.J.	Achter den Hof 23	6436EJ	Amstenrade	**00719-PEB-PIPBPL**
Leyser-Droste	M.	Laurensbergerstrasse 141	52072	Aachen	**00895-PEB-PIPBPL**
Littel	J.	Trichterweg 15	6446AM	Brunssum	**01315-PEB-PIPBPL**
Littel	J.	Trichterweg 15	6446AM	Brunssum	**01691-PEB-PIPBPL**
LLTB Afdeling Heuvelland		Postbus 960	6040AZ	Roermond	**01112-BOR-PIPBPL**
Lochtman Jongen	M.F.W.	Elisa-Gracht 54	6465CX	Kerkrade	**00249-PEB-PIPBPL**
Loo	W.J.H.	Schanserweg 44	6371XN	Landgraaf	**01500-PEB-AN2MER**
Loyens Loeff advocaten namens avantis		Postbus 2686	3000CW	Rotterdam	**01653-PEB-PIPBPL**
Loyens Loeff namens Avantis		Postbus 2888	3000CW	Rotterdam	**01453-BDR-PIPBPL**
Luczak	J.	Klemensstraat 12	52074	Aachen	**00477-PEB-PIPBPL**
Lugt-Spijkers	P.C.G.	Nutherweg 49	6365EP	Schinnen	**00738-PEB-PIPBPL**
Lugt-Spijkers	P.C.G.	Nutherweg 49	6365EP	Schinnen	**01481-PEB-BSLMER**
Luit	G.	Keep 2	6446DE	Brunssum	**01722-PEB-PIPBPL**
Lukas	V.M.H.	John Erkensstraat 16	6466MA	Kerkrade	**01286-PEB-PIPBPL**
Lunenberg	R.H.G.	Constantijn-Eik 19a	6465BV	Kerkrade	**00219-PEB-PIPBPL**
Lung	R.E.M.	Hoefveld 69	6373XM	Landgraaf	**00780-PEB-PIPBPL**
Lurken	T.H.	Massabiellestraat 25	6465BJ	Kerkrade	**00313-PEB-PIPBPL**
LWV namens de Vrije Markt Brunssum		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00749-BOR-PIPBPL**
LWV namens IBK Dentgenbach		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00282-BOR-PIPBPL**
LWV namens IBK Willem-Sophia		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00343-BOR-PIPBPL**
LWV namens koepel IBK Kerkrade		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00284-BOR-PIPBPL**
LWV namens Rabobank		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00342-BOR-PIPBPL**
LWV namens Rodaboulevard		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00276-BOR-PIPBPL**
LWV namens Smebo		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00287-BOR-PIPBPL**
LWV Roermond		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00145-BOR-PIPBPL**
LWV Roermond		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00154-BOR-PIPBPL**
LWV Roermond		Postbus 474	6040AL	Roermond	**00159-BOR-PIPBPL**
Lydall Solutech B.V.		Eisterweg 4	6422PN	Heerlen	**01380-BDR-PIPBPL**
Maar Claessen		Schanserweg 7	6373XS	Landgraaf	**00694-PEB-PIPBPL**
Maas	H.J.M.	Karolingenstraat 15	6132GA	Sittard	**01359-PEB-PIPBPL**
Maassen	P.	Daniel-Eik 9	6465BT	Kerkrade	**01067-PEB-PIPBPL**
Maats	M.W.J.	Krichelbergsweg 33	6466AP	Kerkrade	**00690-PEB-PIPBPL**
Maatschap Habets		Vauputsweg 171	6466EZ	Kerkrade	**00692-BDR-PIPBPL**
Maes	R.S.M.	Merkelbeekerstraat 73	6441KK	Brunssum	**00465-PEB-PIPBPL**
Maessen	A.	Thull 32A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Mager	H.J.M.	St. Jozefstraat 38	6467AR	Kerkrade	**00225-PEB-PIPBPL**
Mahr	J.J.G.	Grachterstraat 127	6465AM	Kerkrade	**00246-PEB-PIPBPL**
Mainly Twins		Hamstraat 213	6465AE	Kerkrade	**00092-BDR-PIPBPL**
Manait-van Dijk	W.	1940-45 laan 36	6373VS	Landgraaf	**01089-PEB-PIPBPL**
Mans	M.M.H.	Klingbemden 151	6441KX	Brunssum	**00580-PEB-PIPBPL**
Martel BV		Trichterweg 3	6446AM	Brunssum	**01583-BDR-PIPBPL**
Martens	J.R.	Nieuwstraat 62b	6462GL	Kerkrade	**00323-PEB-PIPBPL**
Martens- Kleijnen	H.M.L.A.	Alexander-Eik 12	6465AX	Kerkrade	**00135-PEB-PIPBPL**
Martens-Kleijnen	H.M.L.A.	Alexander-Eik 12	6465AX	Kerkrade	**00452-PEB-PIPBPL**
Martens-Kleijnen	H.M.L.A.	Alexander-Eik 12	6465AX	Kerkrade	**01638-PEB-PIPBPL**
Mayer-Crutzen	W.H.	Sint Martinusstraat 29	6466LN	Kerkrade	**00932-PEB-PIPBPL**
MC Donalds Marcel Hochstenbach		Brunssummerweg 138	6373EZ	Landgraaf	**00147-BDR-PIPBPL**
Meens	A.	Vogelzankweg 36	6374AH	Landgraaf	**01066-PEB-PIPBPL**
Meens	A.	Vogelzankweg 36	6374AH	Landgraaf	**01650-PEB-PIPBPL**
Meens Transport		Vaesrade 79	6361HH	Nuth	**01176-BDR-PIPBPL**
Meertens	D.	Benediktusstrasse 17	52078	Aachen	**01557-PEB-PIPBPL**
Meertens	H.H.J.	Merkelbeekerstraat 44	6451PB	Schinveld	**00582-PEB-PIPBPL**
Meessen	J.P.J.	De Kloes 9	6436EV	Amstenrade	**00724-PEB-PIPBPL**
Meessen	S.	Thull 12A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Meester	N.S.E.	Burgemeester Franssenstraat 2a	6467AL	Kerkrade	**01037-PEB-PIPBPL**
Meijers	W.	Nierhoven 23	6361GP	Nuth	**01736-PEB-PIPBPL**
Meijers	L.H.W.	Terschurenweg 57	6432JS	Hoensbroek	**01096-PEB-PIPBPL**
Meijers	A.T.	Elisa-Gracht 19	6465CV	Kerkrade	**00141-PEB-PIPBPL**
Meisters	A.J.H.	Krichelbergsweg 34	6466AP	Kerkrade	**00213-PEB-PIPBPL**
Meisters	B.	Thull 27A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Meisters-Spapens		Knchelbergsweg 34	6466AP	Kerkrade	**01723-PEB-PIPBPL**

Merken	R.J.E.M.	Spechtstraat 9	6469XP	Kerkrade	**00359-PEB-PIPBPL**
Merneti	A.	Nachtegaalstraat 10	6469XW	Kerkrade	**01242-PEB-PIPBPL**
Mertens Quadakkers	A.	Thull 3A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Merx	R.	John Erkensstraat 16	6466MA	Kerkrade	**01286-PEB-PIPBPL**
Merx	S.	Horbacherstrasse 341	52072	Aachen	**01252-PEB-PIPBPL**
Merx	G.G.G.	Grasweide 16	6467AZ	Kerkrade	**00134-PEB-PIPBPL**
Merx	F.	Horbacherstrasse 312	52072	Aachen	**01197-PEB-PIPBPL**
Metaalgieterij van Gilse		Parallelweg 4A	6465AA	Kerkrade	**00257-BDR-PIPBPL**
Metro Cash & Carry Nederland B.V. Makro Nuth		Thermiekstraat 15	6361HB	Nuth	**01180-BDR-PIPBPL**
Meuser	V.M.K.	Knieberglaan 3	6373XT	Landgraaf	**00669-PEB-PIPBPL**
Mevrouw Jongen		Nieuwenhagerheidestraat 46	6374EC	Landgraaf	**01672-PEB-PIPBPL**
Meyer	M.	Pastoor Schijnsstraat 5	6471HR	Eygelshoven	**01218-PEB-PIPBPL**
Meyers	M.H.A.G.	Directeur van de Vennestraat 2	6461TX	Kerkrade	**00670-PEB-PIPBPL**
Meys	J.	Thull 29	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Meys	J.L.	St. Bernadettestraat 26	6465AW	Kerkrade	**00439-PEB-AN2MER**
Meys	J.L.	St. Bernadettestraat 26	6465AW	Kerkrade	**00415-PEB-PIPBPL**
Miekulsen	I.W.M. .	Conventuelenstraat 15	6467AT	Kerkrade	**00152-PEB-PIPBPL**
Miklosch	V.	Bremenberg 52	52072	Aachen	**00560-PEB-PIPBPL**
Milieugroep Regionaal Stort Westelijke Mijnstreek		Vinkenstraat 7	6176EX	Spaubeek	**01372-BOR-BSLMER**
MILTRANS LOGISTICS BV		Ir. van der Elststraat 9	6466NB	Kerkrade	**00577-BDR-PIPBPL**
Minkhorst	J.H.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01313-PEB-PIPBPL**
Minkhorst	J.H.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01744-PEB-PIPBPL**
Minkhorst	Y.F.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01313-PEB-PIPBPL**
Minkhorst	Y.F.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01744-PEB-PIPBPL**
Minkhorst- van der Geld	M.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01313-PEB-PIPBPL**
Minkhorst-van der Geld	M.	Henri Dunantstraat 271	6441XH	Brunssum	**01744-PEB-PIPBPL**
Mobers	L.	Kwikstaartstraat 61	6469XG	Kerkrade	**01293-PEB-PIPBPL**
Moberts	P.	Nieuwenhagerheidestraat 83	6374EB	Landgraaf	**01050-PEB-AN2MER**
Moberts	P.	Nieuwenhagerheidestraat 83	6374EB	Landgraaf	**01048-PEB-PIPBPL**
Moberts	P.	Nieuwenhagerheidestraat 83	6374EB	Landgraaf	**01695-PEB-PIPBPL**
Mock	E.	Laurensbergstrasse 109	52072	Aachen	**01540-PEB-PIPBPL**
Mohler	E.	Martinusstrasse 14	52072	Aachen	**00880-PEB-PIPBPL**
Mohnen	S.D.J.	Heiveldstraat 2	6466AK	Kerkrade	**00846-PEB-PIPBPL**
Mommertz	P.P.J.	John Erkensstraat 13	6466MA	Kerkrade	**00641-PEB-PIPBPL**
Moonen	R.A.P.	Nierhoven 13	6361GP	Nuth	**00913-PEB-PIPBPL**
Movare onderwijsstichting		Postbus 12	6460AA	Kerkrade	**00918-BOR-PIPBPL**
Mulders	T.	Knieberglaan 8	6373XT	Landgraaf	**00786-PEB-PIPBPL**
Muller	F.J.	Merkelbeekerstraat 71	6441KK	Brunssum	**00807-PEB-PIPBPL**
Muller	O.M.	Louis Baiselstrasse 25	52076	Aachen	**01475-PEB-PIPBPL**
Muller	B.	Louis Baiselstrasse 25	52076	Aachen	**00870-PEB-PIPBPL**
Muller	C.	Wiesenweg 42	52072	Aachen	**01417-PEB-PIPBPL**
Müller	M.J.	Louis Baiselstrasse 25	52076	Aachen	**00870-PEB-PIPBPL**
Müller-Lenz	E.	Louis Baiselstrasse 25	52076	Aachen	**00870-PEB-PIPBPL**
Muris	E.J.B.	Lourdesstraat 4	6465BM	Kerkrade	**00195-PEB-PIPBPL**
My Copy		Horselstraat 6	6361HC	Nuth	**00573-BDR-PIPBPL**
N.V. Waterleiding Mij Limburg		Postbus 1060	6201BB	Maastricht	**00940-OVW-PIPBPL**
naam onbekend		adres onbekend	D52072	Aachen	**01797-PEB-PIPBPL**
Nagemans	L.F.	Thull 8E	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Nap-Schoevers	I.H.E.	Op de Graaf 32	6438JB	Oirsbeek	**01424-PEB-PIPBPL**
Nap-Schroevers	I.H.E.	Op de Graaf 32	6438JB	Oirsbeek	**01378-PEB-PIPBPL**
Narvaez Azuaga	R.	Birgitta-Gracht 33	6465EL	Kerkrade	**01206-PEB-PIPBPL**
Naturschutzbund Deutschland e. V.	N.A.B.U.	Bremenberg 50	52072	Aachen	**00941-BOR-PIPBPL**
Natuurmonumenten		Postbus 9955	1243ZS	`s-Gravenland	**01612-BOR-PIPBPL**
Nauts	P.J.G.	Bouwbergstraat 52	6442PD	Brunssum	**00548-PEB-PIPBPL**
Nelissen	H.J.	Lourdesstraat 31	6465BL	Kerkrade	**00206-PEB-PIPBPL**
Nelissen	M.	Krichelbergsweg 21	6466AN	Kerkrade	**00421-PEB-PIPBPL**
Nendels	A.J.M.	Groeneweg 9	6447AJ	Merkelbeek	**01174-PEB-PIPBPL**
Neshcs	A.	Rosenstrasse 5	52072	Aachen	**01194-PEB-PIPBPL**
Neugebauer	J.	Grachterstraat 47	6465AK	Kerkrade	**01230-PEB-PIPBPL**
Neus	G.	Daniel-Eik 14	6465BT	Kerkrade	**00338-PEB-PIPBPL**
Neus	G.	Daniel-Eik 14	6465BT	Kerkrade	**00561-PEB-PIPBPL**
Neutsch	V.	Scherbstrasse 48a	52072	Aachen	**01420-PEB-PIPBPL**
Neutsch	J.	Scherbstrasse 48a	52072	Aachen	**01420-PEB-PIPBPL**
Neutsch	I.	Scherbstrasse 48a	52072	Aachen	**01420-PEB-PIPBPL**
Neutsch	R.	Scherbstrasse 48a	52072	Aachen	**01420-PEB-PIPBPL**
Neutsch	L.	Scherbstrasse 48a	52072	Aachen	**01420-PEB-PIPBPL**
Nevels	F.	Hegge 101	6365EC	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Nevels	F.	Hegge 101	6365EC	Schinnen	**01586-PEB-PIPBPL**
Niessen	W.J.	Knieberglaan 13	6373XT	Landgraaf	**00652-PEB-PIPBPL**
Niestadt	D.	Nierhoven 35	6361GP	Nuth	**00397-PEB-PIPBPL**
Niestadt	D.	Nierhoven 35	6361GP	Nuth	**01737-PEB-PIPBPL**
Nieuw	O.C.	Servatiusstraat 12	6361JK	Nuth	**01396-PEB-PIPBPL**
Nievelstein Stalman	G.	Burgemeester Franssenstraat 1	6467AK	Kerkrade	**00296-PEB-PIPBPL**
Nievelstein- Stalman	G.C.J.C.	Burgemeester Franssenstraat 1	6467AL	Kerkrade	**01764-PEB-PIPBPL**
NIjman	R.J.J.	Knieberglaan 9	6373XT	Landgraaf	**00717-PEB-PIPBPL**
Nix	A.F.	Nieuwenhagerheidestraat 42	6374EC	Landgraaf	**00986-PEB-PIPBPL**
Nix	A.T.	Nieuwenhagerheidestraat 42	6374EC	Landgraaf	**01698-PEB-PIPBPL**
Nix	A.F.	Nieuwenhagerheidestraat 42	6374EC	Landgraaf	**00994-PEB-AN2MER**
Nowosielska	M.B.	Kanariestraat 40	6469XN	Kerkrade	**00236-PEB-PIPBPL**
Obrecht	R. .W.	Horbacherstrasse 366A	52072	Aachen	**01429-PEB-PIPBPL**
Odekerken	J.S.G.	Hellebroek 51	6361AB	Nuth	**00632-PEB-BSLMER**
Oerlemans	J.W.G.	Schanserweg 16	6373XR	Landgraaf	**00726-PEB-PIPBPL**
Offermans	R.T.	De Vriestraat 10	6436EW	Amstenrade	**01524-PEB-AN2MER**
Offermans	S.	Europalaan 725	6441VW	Brunssum	**00511-PEB-PIPBPL**
Offermans	R.T.	De Vriestraat 10	6436EW	Amstenrade	**01523-PEB-AN1MER**
Offermans	R.	De Vriestraat 10	6436EW	Amstenrade	**01661-PEB-PIPBPL**
Offermans	J.H.A.	Klingbemden 185	6441KX	Brunssum	**00886-PEB-PIPBPL**
Offermans	H.J.	Heiveldstraat 12	6466AK	Kerkrade	**01199-PEB-PIPBPL**
Offermans	R.T.	De Vriestraat 10	6436EW	Amstenrade	**01521-PEB-PIPBPL**
Offermans-Stevelmans	M.E.G.	Klingbemden 187	6441KX	Brunssum	**00721-PEB-PIPBPL**
Oirbans	C.J.F.M.	Merelstraat 5	6469XH	Kerkrade	**00177-PEB-PIPBPL**
Olislagers	M.W.H.	Bosheide 33	6373CJ	Landgraaf	**00956-PEB-PIPBPL**
Oomen	D.A.E.	Agatha-Gracht 8	6465AR	Kerkrade	**00273-PEB-PIPBPL**
Oosting	J.M.	Crocusstraat 18	6466TH	Kerkrade	**01659-PEB-PIPBPL**
Oosting-Vanderschuren	J.M.	Crocusstraat 18	6466TH	Kerkrade	**00523-PEB-PIPBPL**
Op den Camp	F.H.M.	1940-45 laan 24	6373VS	Landgraaf	**00572-PEB-PIPBPL**
Oranjewoud namens Caradon Stelrad BV		Postbus 17	6160AA	Geleen	**01336-BDR-PIPBPL**
Orbons-Meerten	M.	Rooseveltstraat 7	6441JM	Brunssum	**00718-PEB-PIPBPL**
Otto	G.B.A.	Knieberglaan 12	6373XT	Landgraaf	**00759-PEB-PIPBPL**
Paas	J.	Klingbemden 10	6441KN	Brunssum	**00379-PEB-PIPBPL**
Paffen	G.M.L.	St. Jozefstraat 30	6467AR	Kerkrade	**00274-PEB-PIPBPL**
Paffen	L.J.	Graverstraat 85	6466KV	Kerkrade	**00563-PEB-PIPBPL**
Paffen	M.H.T.	Graverstraat 85	6466KV	Kerkrade	**00576-PEB-PIPBPL**
Paffen-Kochen	H.E.	Kaalheidersteenweg 144	6467AE	Kerkrade	**00566-PEB-PIPBPL**
Palant-Maas	A.J.M.	Hyacintstraat 1	6431JV	Hoensbroek	**01407-PEB-PIPBPL**
Palm	D.	Wiesenweg 46	52072	Aachen	**00884-PEB-PIPBPL**
Palm	P.	Wiesenweg 46	52072	Aachen	**00884-PEB-PIPBPL**

Palmen	M.K.A.	Brunssummerweg 55	6373ET	Landgraaf	**01027-PEB-PIPBPL**
palmen&palmen namens de heer Wevers		Postbus 187	6440AD	Brunssum	**01748-PEB-PIPBPL**
Pals	M.	Spechtstraat 17	6469XP	Kerkrade	**00408-PEB-PIPBPL**
Parkstadsportcentrum b.v.		Tunnelweg 86	6468EK	Kerkrade	**00793-BDR-PIPBPL**
Passage	J.	Burgemeester Franssenstraat 60	6467AM	Kerkrade	**00099-PEB-PIPBPL**
Passage - Van Weersch	J.M.	Burgemeester Franssenstraat 60	6467AM	Kerkrade	**00252-PEB-PIPBPL**
Peeters	M.	Heuvelstraat 14	5751HN	Deurne	**00806-PEB-PIPBPL**
Pelzer	H.	Daniel-Eik 17	6465BT	Kerkrade	**00314-PEB-PIPBPL**
Penders	R.A.A.M.	Vogelzankweg 24	6374AH	Landgraaf	**01131-PEB-PIPBPL**
Penders	R.A.A.M.	Vogelzankweg 24	6374AH	Landgraaf	**01719-PEB-PIPBPL**
Persoon	H.J.F.	Birgitta-Gracht 14	6465EK	Kerkrade	**00317-PEB-PIPBPL**
Peters	J.	Thull 24A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Peters,	H.A.G.	Klingbemden 155	6441KX	Brunssum	**01433-PEB-PIPBPL**
Petri	P.M.M.	Nagelbeek 15	6365EH	Schinnen	**00222-PEB-PIPBPL**
Philips	T.	Thull 30	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Pieters	W.A.M.E.	Terlindenweg 18	6433PC	Hoensbroek	**00381-PEB-PIPBPL**
Plalloy MTD BV		Postbus 3035	6460HA	Kerkrade	**00270-BDR-PIPBPL**
Plettenberg	H.G.M.	Chaineuxstraat 8	6461HX	Kerkrade	**00600-PEB-PIPBPL**
Ploum	K.J.	Elisa-Gracht 25	6465CW	Kerkrade	**00140-PEB-PIPBPL**
Pluijmen	H.G.M.	Grachterstraat 36	6465AN	Kerkrade	**00537-PEB-PIPBPL**
Pluijmen	R.J.A.	Burgemeester Franssenstraat 42	6467AM	Kerkrade	**00836-PEB-PIPBPL**
Poetgens	U.	Wiesenweg 33	52072	Aachen	**00883-PEB-PIPBPL**
Pol	H.	Nieuwenhagerheidestraat 38	6374EC	Landgraaf	**01708-PEB-PIPBPL**
Pol	H.	Nieuwenhagerheidestraat 38	6374EC	Landgraaf	**00936-PEB-AN2MER**
Pol	H.	Nieuwenhagerheidestraat 38	6374EC	Landgraaf	**00931-PEB-PIPBPL**
Polderman	H.	Sperwerdreef 6	6446DJ	Brunssum	**00481-PEB-PIPBPL**
Politiehondenvereniging Internos		Heerlenersteenweg 15	6466KR	Kerkrade	**01323-BOR-AN2MER**
Ponse	R.P.J.	Birgitta-Gracht 20	6465EL	Kerkrade	**00289-PEB-PIPBPL**
Pontzen	H.P.	Scherbstrasse 109	52072	Aachen	**01390-PEB-PIPBPL**
Pontzen	J.A.	Lehushemunstrasse 4a	52072	Aachen	**01355-PEB-PIPBPL**
Pontzen	L.	Lehnsherrenstrasse 4a	52072	Aachen	**01430-PEB-PIPBPL**
Posma	M.	Nieuwenhagerheidestraat 60	6374EC	Landgraaf	**00945-PEB-AN2MER**
Posma	M.	Nieuwenhagerheidestraat 60	6374EC	Landgraaf	**00938-PEB-PIPBPL**
Posma	M.	Nieuwenhagerheidestraat 60	6374EC	Landgraaf	**01713-PEB-PIPBPL**
Posma - Van Wagenveld	D. .A. .J.	Nieuwenhagerheidestraat 60	6374EC	Landgraaf	**01158-PEB-PIPBPL**
Possen	B.H.I.	Postbus 1222	6333ZJ	Schimmert	**00958-PEB-PIPBPL**
Potalivo	A.C.L.	Burgemeester Franssenstraat 45	6467AK	Kerkrade	**00165-PEB-PIPBPL**
Pouwels	M.C.P.	Frederika-Gracht 54	6465CT	Kerkrade	**00524-PEB-PIPBPL**
Pranger	P.M.H.	De Vriesstraat 11	6436EW	Amstenrade	**01521-PEB-PIPBPL**
Pranger	P.M.H.	De Vriestraat 11	6436EW	Amstenrade	**01666-PEB-PIPBPL**
Preijde	Y.A.M.	Agatha-Gracht 2	6465AR	Kerkrade	**00411-PEB-PIPBPL**
Preuth	E.	Wiesenweg 82	52072	Aachen	**01269-PEB-PIPBPL**
Prevo	J.H.W.	Kievitstraat 23	6469XX	Kerkrade	**00907-PEB-PIPBPL**
Prevo	J.H.W.	Kievitstraat 23	6469XX	Kerkrade	**01697-PEB-PIPBPL**
Prevos	J.M.M.	Constantijn-Eik 27	6465BV	Kerkrade	**01485-PEB-PIPBPL**
Prigled	O.	Thull 14	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Pusten-Kessels	C.	Thull 10B	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Pustjens	T.	Knieberglaan 5	6373XT	landgraaf	**00772-PEB-PIPBPL**
Quadvlieg	T.H.	Kaalheidersteenweg 12	6467AA	Kerkrade	**00583-PEB-PIPBPL**
Quaedvlieg	J.H.	Nachtegaalstraat 16	6469XW	Kerkrade	**01238-PEB-PIPBPL**
Raab Karcher BV		Wiebachstraat 24e	6466NG	Kerkrade	**00126-BDR-PIPBPL**
Raad van Bestuur Adelante		Zandbergsweg 111	6432CC	Hoensbroek	**00689-BDR-PIPBPL**
Raaijmakers	N.G.H.	Caecilia-Gracht 13	6465EH	Kerkrade	**01189-PEB-PIPBPL**
Raaijmakers	S.W.J.	Caecilia-Gracht 16	6465EH	Kerkrade	**00864-PEB-PIPBPL**
rademakers	L.	Van Hövell tot Westerflierhof 23	6431DE	Hoensbroek	**00875-PEB-BSLMER**
Rademakers	L.J.M.	Van Hövell tot Westerflierhof 23	6431DE	Hoensbroek	**00863-PEB-PIPBPL**
Rademakers	L.M.E.A.	Grachterstraat 49	6465AK	Kerkrade	**01353-PEB-PIPBPL**
Rademakers	T.	Alexandereik 22	6465AZ	Kerkrade	**01775-PEB-PIPBPL**
Rademakers namens Actiecomité Buitenring Parkstad Limburg `t Höfke	L.J.M.	Van Hövell tot Westerflierhof 23	6431DE	Hoensbroek	**01761-PEB-PIPBPL**
Radermacher	M.	Mühlenbachstrasse 1	52134	Herzogenrath	**01393-PEB-PIPBPL**
Radermacher	V.	Wiesenweg 88	52072	Aachen	**01497-PEB-PIPBPL**
Radix	L.G.	Grachterstraat 77	6465AL	Kerkrade	**00357-PEB-PIPBPL**
Ramakers	B.	Apollolaan 22	6373HB	Landgraaf	**01511-PEB-PIPBPL**
Ramakers	O.M.W.L.	Sportstraat 7	6466AW	Kerkrade	**01468-PEB-AN2MER**
Ramakers	O.M.W.L.	Sportstraat 7	6466AW	Kerkrade	**01402-PEB-PIPBPL**
Ramakers	O.M.W.L.	Sportstraat 7	6466AW	Kerkrade	**01469-PEB-BSLMER**
Recycling Combinatie Limburg BV		Pijler 39	6446AX	Brunssum	**01448-BDR-PIPBPL**
Reichrath	I.	Knieberglaan 15	6373XT	landgraaf	**00813-PEB-PIPBPL**
Reijnders	J.J.	Zwaluwstraat 14	6469XS	Kerkrade	**01508-PEB-PIPBPL**
Reintjens	W.H.G.	Hoefveld 66	6373XH	Landgraaf	**00650-PEB-PIPBPL**
Remmerde	J.	Vogelzankweg 26	6374AH	Landgraaf	**00848-PEB-PIPBPL**
Remmerde	J.	Vogelzankweg 26	6374AH	Landgraaf	**01726-PEB-PIPBPL**
Remmerde	J.	Vogelzankweg 26	6374AH	Landgraaf	**01051-PEB-PIPBPL**
Remyned BV		Pijler 39	6446AX	Brunssum	**01448-BDR-PIPBPL**
Renkens	G.J.M.	Merkelbeekerstraat 79	6441KK	Brunssum	**00565-PEB-PIPBPL**
Renkens	J.H.	Titus Brandsmastraat 10	6441LC	Brunssum	**01592-PEB-PIPBPL**
Rentmeesterskantoor Mergelland BV		P/a Postbus 423	6600AK	Wijchen	**01036-PEB-PIPBPL**
Rentmeesterskantoor Mergelland BV		P/a Postbus 423	6600AK	Wijchen	**01314-PEB-BSLMER**
Repin	J.F.	Klingbemden 177	6441KX	Brunssum	**00531-PEB-PIPBPL**
Reulings	R.J.M.	Bosheide 33	6373CJ	Landgraaf	**01534-PEB-PIPBPL**
Reumkens	R.J.H.	Boschstraat 11	6442PB	Brunssum	**01564-PEB-PIPBPL**
Reumkens	H.	Schanserweg 5C	6373XS	Landgraaf	**00755-PEB-PIPBPL**
Reuters	C.W.E.	Alexander-Eik 8	6465AX	Kerkrade	**00155-PEB-PIPBPL**
Reynders	J.	Agatha-Gracht 30	6465AS	Kerkrade	**00506-PEB-PIPBPL**
Rigolle	D.	St. Corneliusstraat 5	6465BD	Kerkrade	**00230-PEB-PIPBPL**
Rijcken	J.M.	Schurenbergsweg 70	6432PC	Hoensbroek	**01379-PEB-PIPBPL**
Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed		Smallepad 5	3811MG	Amersfoort	**01531-OVW-PIPBPL**
Rijkswaterstaat Limburg		Avenue Ceramique 125	6200MA	Maastricht	**01057-OVW-BSLMER**
Rikers	F.	Nierhoven 26	6361GP	Nuth	**01068-PEB-PIPBPL**
Rikers	F.	Nierhoven 26	6361GP	Nuth	**01735-PEB-PIPBPL**
Rikers	H.J.G.	Annastraat 7	6462XW	Kerkrade	**00102-PEB-PIPBPL**
Ristenpatt	R.W.L.	Dentgenbachweg 6	6469XV	Kerkrade	**00360-PEB-PIPBPL**
Ritorro Vastgoed BV		Postbus 5052	6401GB	Heerlen	**00200-BDR-PIPBPL**
Ritzen	J.J.H.	Brunssummerweg 132	6373EZ	Landgraaf	**01026-PEB-PIPBPL**
Röber	H.J.	Albertsteinerstrasse 8	52134	Herzogenrath	**01273-PEB-PIPBPL**
Robroek	E.H.M.	Peter Schunckstraat 926	6418VD	Heerlen	**00453-PEB-AN2MER**
Roelofs		Thull 1A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Roessler	M.	Scherbstrasse 51	52072	Aachen	**01272-PEB-PIPBPL**
Roessler	W.	Scherbstrasse 51	52072	Aachen	**01272-PEB-PIPBPL**
Rohde	P.F.J.	Van Hovell tot Westerflierhof 2	6431DE	Hoensbroek	**01442-PEB-PIPBPL**
Rohde	P.F.J.	Van Hovell tot Westerflierhof 24	6431DE	Hoensbroek	**00659-PEB-PIPBPL**
Rosenbaum	N.W.	Agatha-Gracht 7	6465AR	Kerkrade	**00370-PEB-PIPBPL**
Rossler	Y.	Pannesheiderstrasse 12	52134	Herzogenrath	**01397-PEB-PIPBPL**
Rouwette	I.G.E.	Streekstraat 11	6436EP	Amstenrade	**01118-BDR-PIPBPL**
Ruhl	I.	Bremenberg 47	52072	Aachen	**01434-PEB-PIPBPL**
Ruitenbeek	A.L.M. .	Burgemeester Franssenstraat 36	6467AL	Kerkrade	**00156-PEB-PIPBPL**
Ruitenbeek	F.J.	Burgemeester Franssenstraat 20	6467AL	Kerkrade	**00308-PEB-PIPBPL**

Rumpen	J.	Karl-Friedrichstrasse 180	52072	Aachen	**01783-PEB-PIPBPL**
Rutten	J.J.J.M.	Dorothea-Gracht 55	6465EC	Kerkrade	**00371-PEB-PIPBPL**
Rutten	J.J.J.M. .	Dorothea-gracht 55	6465EC	Kerkrade	**01669-PEB-PIPBPL**
Rutten	J.J.M. .	Calbertsweg 121	6465CC	Kerkrade	**01364-PEB-PIPBPL**
Rutten en Welling advocaten namens Kooiker & Zn VOF		Oude Lindestraat 1	6411EH	Heerlen	**00127-BDR-PIPBPL**
Sabrina	K.	Hovbacherstrasse 366	52072	Aachen	**01548-PEB-PIPBPL**
Sachs	H.H.	Wagnerstrasse 14	52134	Herzogenrath	**01193-PEB-PIPBPL**
Saive	P.P.A.	Meesstraat 31	6464XJ	Kerkrade	**00142-PEB-PIPBPL**
Samira Smit / Dierenstichting Hope	P.	Italielaan 85	6414TM	Heerlen	**00622-PEB-PIPBPL**
Sangen	F.M.E.	Elisa-Gracht 11	6465CV	Kerkrade	**00184-PEB-PIPBPL**
Satory	M.J.	Grasweide 9	6467AZ	Kerkrade	**00244-PEB-PIPBPL**
Sauren	J.	Krichelbergsweg 26	6466AP	Kerkrade	**00608-PEB-PIPBPL**
Sauren	N.	Bleijerheiderstraat 192	6462AR	Kerkrade	**00835-PEB-PIPBPL**
Sauren- Krawczijk	A.	Krichelbergsweg 26	6466AP	Kerkrade	**01187-PEB-PIPBPL**
Savelbergh	W.	Thull 11E	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Schaakxs	J.	Nierhoven 23	6361GP	Nuth	**01736-PEB-PIPBPL**
Schaakxs	J.G.G.	Nierhoven 23	6361GP	Nuth	**00555-PEB-AN2MER**
Schaakxs	J.G.G.	Nierhoven 23	6361GP	Nuth	**00541-PEB-PIPBPL**
Schaap	M.H.	Birgitta-Gracht 30	6465EL	Kerkrade	**01435-PEB-PIPBPL**
Schaap,	M.H.	Birgitta-Gracht 30	6465EL	Kerkrade	**01365-PEB-PIPBPL**
Schaeks	J.G.M.	Crombacherstraat 20	6465AH	Kerkrade	**01385-PEB-PIPBPL**
Schartmann		Knieberglaan 20	6373XT	Landgraaf	**01298-PEB-AN2MER**
Schaufeli	L.	Grachterstraat 113	6465AM	Kerkrade	**01307-PEB-PIPBPL**
Scheeren	L.H.J.	Frederika-Gracht 45	6465CS	Kerkrade	**01536-PEB-PIPBPL**
Scheidt	M.	Haus-Heyden-Strasse 9	52072	Aachen	**01213-PEB-PIPBPL**
Scheins	B.	Bocholtzerstrasse 7	52072	Aachen	**01284-PEB-PIPBPL**
Scheper	P.E.	Burgemeester Franssenstraat 8	6467AL	Kerkrade	**00606-PEB-PIPBPL**
Schepers		Dellstrasse 26	52072	Aachen	**01245-PEB-PIPBPL**
Scheyen	M.G.	Dorothea-Gracht 34	6465EB	Kerkrade	**01215-PEB-PIPBPL**
Schmetz	M.J.H.	De Locht 88	6465AJ	Kerkrade	**00098-PEB-PIPBPL**
Schmetz	M.W.G.	Elisa-Gracht 18	6465CV	Kerkrade	**00331-PEB-PIPBPL**
Schmitz	H.D.	Vogelzankweg 30	6374AH	Landgraaf	**01725-PEB-PIPBPL**
Schmitz	H.D.	Vogelzankweg 30	6374AH	Landgraaf	**00596-PEB-PIPBPL**
Schmitz	H.D.	Vogelzankweg 30	6374AH	Landgraaf	**00829-PEB-BSLMER**
Schmitz	H.D.	Vogelzankweg 30	6374AH	Landgraaf	**00834-PEB-AN2MER**
Schmitz	J.	Annastrasse 2a	52062	Aachen	**01473-PEB-PIPBPL**
Schoenmakers	S.	Knieberglaan 17	6373XT	Landgraaf	**00809-PEB-PIPBPL**
Schoonbrood	L.J.M.	Klingbemden 77	6441KV	Brunssum	**00394-PEB-PIPBPL**
Schoonbrood	P.H.M.	Birgitta-Gracht 12	6465EK	Kerkrade	**00319-PEB-PIPBPL**
Schreuers	H.	Wiesenweg 69	52072	Aachen	**01192-PEB-PIPBPL**
Schreurs	R.J.M. .	Schumanstraat 31	6441KC	Brunssum	**00991-PEB-PIPBPL**
Schreurs Oliemaastchappij B.V		Postbus 823	5900AV	Venlo	**01123-BDR-PIPBPL**
Schröder	H.M.P.	Klingbemden 163	6441KX	Brunssum	**01685-PEB-PIPBPL**
Schröder	H.M.P.	Klingbemden 163	6441KX	Brunssum	**01075-PEB-PIPBPL**
Schrodes	G.	Wiesenweg 88	52072	Aachen	**01497-PEB-PIPBPL**
Schrooijesteijn	M.S.G.	Kwikstaartstraat 31	6469XE	Kerkrade	**00190-PEB-PIPBPL**
Schuitmaker	R.J.	Dorothea-Gracht 31	6465EB	Kerkrade	**00259-PEB-PIPBPL**
Schuivers Lochtman	M.F.W.A.	Klingbemden 39	6441KT	Brunssum	**01487-PEB-PIPBPL**
Schultz v. Dratzig	A.	Scherbstrasse 34	52072	Aachen	**01200-PEB-PIPBPL**
Schulz	H.	Wiesenweg 49	52072	Aachen	**01205-PEB-PIPBPL**
Schurer	J.	Hopelerweg 161	6372PZ	Landgraaf	**00677-PEB-PIPBPL**
Schutten-Bertholet	J.W.A.	Calbertsweg 37	6465CA	Kerkrade	**00275-PEB-PIPBPL**
Schuurman	G.J.	Kleikoelweg 136	6373CD	Landgraaf	**01779-PEB-PIPBPL**
Schwartz	S.	Am Mariehanger 19	52134	Herzogenrath	**01080-PEB-PIPBPL**
Schwartz	M.	Bocholtzerstrasse 32	52072	Aachen	**01287-PEB-PIPBPL**
Schwartz	F.	Am Mariehanger 19	52134	Herzogenrath	**01080-PEB-PIPBPL**
Schwartz	A.	Bocholtzerstrasse 32	52072	Aachen	**01287-PEB-PIPBPL**
Schwartz	H.P.	Am Mariehanger 19	52134	Herzogenrath	**01080-PEB-PIPBPL**
Seelen	M.J.H.J.	Dorothea-Gracht 61	6465EC	Kerkrade	**00525-PEB-PIPBPL**
Sellin	P.A.	Alexander-Eik 2	6465AX	Kerkrade	**00621-PEB-PIPBPL**
Senden	H.	Kievitstraat 21	6469XX	Kerkrade	**00138-PEB-PIPBPL**
Senden	J.T.	Alexander-Eik 20	6465AZ	Kerkrade	**00167-PEB-PIPBPL**
Setzu	S.R.M.	Achter den Hof 21	6436EJ	Amstenrade	**00808-PEB-PIPBPL**
Sijffers	C.	Dorothea-Gracht 14	6465EA	Kerkrade	**01216-PEB-PIPBPL**
Sijstermans		Pleistraat 50	6373HK	Landgraaf	**00969-PEB-PIPBPL**
Sijstermans	P.J.H.	Agatha-Gracht 24	6465AS	Kerkrade	**00130-PEB-PIPBPL**
Simons	J.W.M.	St. Jozefstraat 45	6467AP	Kerkrade	**00232-PEB-PIPBPL**
Skraoui	M.	Birgitta-Gracht 26	6465EL	Kerkrade	**00978-PEB-PIPBPL**
Skraoui	M.	Birgitta-Gracht 26	6465EL	Kerkrade	**01760-PEB-PIPBPL**
Slechtriem	H.H.	Grachterstraat. 66	6465AP	Kerkrade	**00288-PEB-PIPBPL**
Slechtriem	P.J.	Grachterstraat 64	6465AP	Kerkrade	**00139-PEB-PIPBPL**
Sloen	H.	Klingbemden 161	6441KX	Brunssum	**01490-PEB-PIPBPL**
Slokkers	D.	Agatha-Gracht 10	6465AR	Kerkrade	**00917-PEB-PIPBPL**
Smeets	M.H.A.G.	Klingbemden 165	6441KX	Brunssum	**00335-PEB-PIPBPL**
Smeets		Nieuwenhagerheidestraat 44	6374EC	Landgraaf	**00878-PEB-AN2MER**
Smeets		Nieuwenhagerheidestraat 44	6374EC	Landgraaf	**00977-PEB-AN2MER**
Smeets		Nieuwenhagerheidestraat 44	6374EC	Landgraaf	**00975-PEB-PIPBPL**
Smeets		Thull 32C	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Smeets	J.E.H.	Vogelzankweg 38	6374AH	Landgraaf	**01150-PEB-PIPBPL**
Smeets	J.E.H.	Vogelzankweg 38	6374AH	Landgraaf	**01647-PEB-PIPBPL**
Smeets-Ruyling	H.J.	Agatha-Gracht 40	6465AS	Kerkrade	**00591-PEB-PIPBPL**
Smith	X.L.M.	Grasweide 34	6467AZ	Kerkrade	**00516-PEB-PIPBPL**
Smits	S.	Italielaan 85	6414TM	Heerlen	**01560-PEB-PIPBPL**
Smyth Hamers nms Beschermd dorpsgezicht Amstenrade		Vonkstraat 26	6436BK	Amstenrade	**00693-BOR-AN1MER**
Snackers	H.	Nierhoven 26	6361GP	Nuth	**01060-PEB-AN2MER**
Snackers	H.	Nierhoven 26	6361GP	Nuth	**01735-PEB-PIPBPL**
Snackers-Lam		Apollolaan 90	6373HC	Landgraaf	**00675-PEB-PIPBPL**
Sodankamp	C.E.	Berthradisstraat 53	6467AV	Kerkrade	**00930-PEB-PIPBPL**
Sommer	H.	Horbacherstrasse 234	52072	Aachen	**01413-PEB-PIPBPL**
Sormani	P.	Henri Dunantstraat 445	6441XM	Brunssum	**00189-PEB-PIPBPL**
Souren	A.L.J.	Kamp 1	6361GX	Nuth	**00712-PEB-PIPBPL**
Sousouras	M.J.	Dorothea-Gracht 40	6465EC	Kerkrade	**00346-PEB-PIPBPL**
Sousouras	M.J.	Dorothea-Gracht 40	6465EC	Kerkrade	**01319-PEB-PIPBPL**
SP afdeling Kerkrade		Veldhofstraat 93	6471CE	Eygelshoven	**00635-PPT-PIPBPL**
Spelthan	J.J.M.	Kwikstaartstraat 35	6469XE	Kerkrade	**00472-PEB-PIPBPL**
Spiertz	H.	adres onbekend	D52072	Aachen	**01795-PEB-PIPBPL**
Spiertz	V.	Bremenberg 56c	52072	Aachen	**01250-PEB-PIPBPL**
Spoelstra	H.	Klingbemden 189	6441KX	Brunssum	**00782-PEB-PIPBPL**
Sporthuis Quanjel BV		Nagelbeek 7B	6365EH	Schinnen	**00642-BDR-PIPBPL**
Spronk	J.	Schanserweg 4	6373XR	Landgraaf	**00725-PEB-PIPBPL**
SPZ namens Hanssen		Haanweg 11	6374XX	Landgraaf	**01596-PEB-PIPBPL**
SRK Rechtsbijstand namens de heer G.G. Luit		postbus 3020	2700LA	Zoetermeer	**01614-PEB-PIPBPL**
St. Milieufederatie Limburg		Godsweerderstraat 2	6041GH	Roermond	**01730-BOR-PIPBPL**
Stadt Aachen		Lagerhausstrasse 20	52058	Aachen	**01563-OVW-PIPBPL**
Stadtverwaltung Aachen		FB 61/30	52058	Aachen	**00299-OVW-PIPBPL**
Stalman	P.P.	Caecilia-Gracht 27	6465EJ	Kerkrade	**00196-PEB-PIPBPL**
Steffens	U.	Nordstrasse 90	52134	Herzogenrath	**01552-PEB-PIPBPL**

Steijvers	C.F.	John Erkensstraat 7	6466MA	Kerkrade	**00928-PEB-PIPBPL**
Steins	B.P.H.	Grachterstraat 111	6465AM	Kerkrade	**00235-PEB-PIPBPL**
Stevens		Geelgors 4	6451LH	Schinveld	**01357-PEB-PIPBPL**
Stg. MilieuNetWerk Brunssum en Onderbanken		Broekstraat 62	6451BK	Schinveld	**00571-BOR-PIPBPL**
Stichting Actie comite Ten Esschen		Ten Esschen 39	6412PS	Heerlen	**01128-BOR-PIPBPL**
Stichting Behoud Brunssummerheide		Aan de Beuk 28	6373AL	Landgraaf	**01687-PEB-PIPBPL**
Stichting Behoud Brunssummerheide		Aan de Beuk 28	6373AL	Landgraaf	**01502-BOR-PIPBPL**
Stichting Buitencentrum De Heikop		Cannerweg 340	6213NC	Maastricht	**00469-BOR-PIPBPL**
Stichting Keelbos		Dorpstraat 16	6361EL	Nuth	**01504-BOR-PIPBPL**
Stichting Leefbaarheid Onderbanken		Dokter Poelsstraat 11	6451EL	Schinveld	**00904-BOR-PIPBPL**
Stichting Milieufederatie Limburg		Godsweerderstraat 2	6041GH	Roermond	**01626-BOR-PIPBPL**
Stichting Patio Palustre		Onze Lieve Vrouwestraat 23A	6461BM	Kerkrade	**00093-BOR-PIPBPL**
Stichting Pergamijn		Postbus 40	6100AA	Echt	**00128-BOR-PIPBPL**
Stichting Platform Vaesrade ea		Rozenstraat 11	6361HS	Nuth	**01577-BOR-AN2MER**
Stichting Platform Vaesrade ea		Rozenstraat 11	6361HS	Nuth	**01488-BOR-PIPBPL**
Stichting Platform Vaesrade ea		Rozenstraat 11	6361HS	Nuth	**01576-BOR-BSLMER**
Stichting Stop Buitenring		Keep 2	6446DE	Brunssum	**01161-BOR-PIPBPL**
Stijffs	J.M.	Thull 18A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Straus	M.	Bocholtzerstrasse 76	52072	Aachen	**01443-PEB-PIPBPL**
Strijthagen-Spronck	E.	St. Jozefstraat 11	6467AN	Kerkrade	**00210-PEB-PIPBPL**
Suppers	T.	Vogelzankweg 12	6374AH	Landgraaf	**01728-PEB-PIPBPL**
Suppers	T.	Vogelzankweg 12	6374AH	Landgraaf	**01137-PEB-PIPBPL**
Swagers	J.W. .	Apollolaan 66	6373HC	Landgraaf	**00944-PEB-PIPBPL**
Ten Bohmen	F.M.	Gerarda-Gracht 4	6465CJ	Kerkrade	**00333-PEB-PIPBPL**
Ten Oever-Curfs	B.M.H.	Naanhofsweg 74	6361DP	Nuth	**00828-PEB-PIPBPL**
Tennisclub LTCD		Tunnelweg 86	6468EK	Kerkrade	**00803-BDR-PIPBPL**
Ter Huurne-Renkens	M.M.A.	Schubertstraat 2	6438KR	Oirsbeek	**01360-PEB-PIPBPL**
Tetteroo	R.G.A.	Calbertsweg 145	6465CC	Kerkrade	**00568-PEB-PIPBPL**
Teunen	F.W.	Klingbemden 157	6441KX	Brunssum	**00590-PEB-PIPBPL**
Thermoflor BV		Sourethweg 17	6422PC	Heerlen	**00144-BDR-PIPBPL**
Theuerreit	P.M.P.H.	St. Jozefstraat 15	6467AN	Kerkrade	**01221-PEB-PIPBPL**
Theunissen	J.L.	Grasweide 44	6467AZ	Kerkrade	**01184-PEB-PIPBPL**
Theunissen-Van Herk,	G.	Klingstraat 10	6441KG	Brunssum	**01325-PEB-PIPBPL**
Thijssen	P.J.G.	Veldgaard 29	6436EX	Amstenrade	**00989-PEB-AN2MER**
Thijssen	P.J.G.	Veldgaard 29	6436EX	Amstenrade	**01366-PEB-AN2MER**
thijssen	F.J.W.	Klingbemden 173	6441KX	Brunssum	**00890-PEB-PIPBPL**
Thille	A.M.J.	Lysterstraat 9	6469XN	Kerkrade	**00362-PEB-PIPBPL**
Thissen	H.	Dorothea-Gracht 32	6465EB	Kerkrade	**00859-PEB-PIPBPL**
Thistlethwaite	P.	Merkelbeekerstraat 29	6441KJ	Brunssum	**00739-PEB-PIPBPL**
Tholen	W.M.J.	Van Hövell tot Westerflierhof 16	6431DE	Hoensbroek	**00502-PEB-PIPBPL**
Thomas		Bleijerheiderstrasse 20	52134	Herzogenrath	**01389-PEB-PIPBPL**
Thomas	J.	Lourdesstraat 130	6465BR	Kerkrade	**00237-PEB-PIPBPL**
Thomas-Elsbergen	H.F.E.	Elisa-Gracht 85	6465CZ	Kerkrade	**00369-PEB-PIPBPL**
Tiggelman	F.	Caecilia-Gracht 12	6465EH	Kerkrade	**00119-PEB-PIPBPL**
Tiggelman	F.	Caecilia-Gracht 12	6465EH	kerkrade	**00784-PEB-PIPBPL**
Tillemans	T.G.H.	Grachterstraat 125	6465AM	Kerkrade	**00520-PEB-PIPBPL**
Timmermans en H.C. Burks	R.	Heiberg 36	6436CL	Amstenrade	**01772-PEB-PIPBPL**
Timmer-Mostert	M.E.	Kwikstaartstraat 10	6469XB	Kerkrade	**00132-PEB-PIPBPL**
Tischler	J.	Daniel-Eik 20	6465BT	Kerkrade	**00554-PEB-PIPBPL**
TollMan BV		Grisenstraat 4	6465CE	Kerkrade	**01369-BDR-PIPBPL**
Toussaint	A.	Birgitta-Gracht 19	6465EK	Kerkrade	**00175-PEB-PIPBPL**
Toussaint	B.	Holzerstrasse 8	52134	Herzogenrath	**00175-PEB-PIPBPL**
Transp Nuth		Economiestraat 3	6361KD	Nuth	**00746-BDR-PIPBPL**
Trines	A.	Schanserweg 2	6373XR	Landgraaf	**00765-PEB-PIPBPL**
Trommelen	N.M.J.	Boschstraat 17	6442PB	Brunssum	**00368-PEB-PIPBPL**
Trommelen	R.A.J.E.	Boschstraat 17	6442PB	Brunssum	**01300-PEB-PIPBPL**
Trommelen	D.W.M.J.	Boschstraat 17	6442PB	Brunssum	**01146-PEB-PIPBPL**
Tymister	P.J.	Scherbstrasse 56 B	52072	Aachen	**01204-PEB-PIPBPL**
Tymister	G.	Scherbstrasse 56 B	52072	Aachen	**01204-PEB-PIPBPL**
Ubaghs	T.C.W.	Calbertsweg 39	6465CA	Kerkrade	**00193-PEB-PIPBPL**
Uitenaal	H.	Birgitta-Gracht 18	6465EK	Kerkrade	**00586-PEB-PIPBPL**
Uiterwijk	R.	Caecilia-Gracht 18	6465EH	Kerkrade	**00460-PEB-PIPBPL**
Urlings-Feijen	W.F.A.	Calbertsweg 68	6465CH	Kerkrade	**00170-PEB-PIPBPL**
v d Heuvel	H.	Schanserweg 11	6373XS	Landgraaf	**01085-PEB-PIPBPL**
v/d Woude	G.J.	Constantijn-Eik 23	6465BV	Kerkrade	**00434-PEB-PIPBPL**
Vaessen	H.M.J.	Knipstraat 41	6321AM	Wijlre	**01444-PEB-PIPBPL**
Vaessen	T.G. .	De Gijselaar 3	6436BB	Amstenrade	**01376-PEB-PIPBPL**
Vaessen	T.	Dorothea-Gracht 46	6465EC	Kerkrade	**00366-PEB-PIPBPL**
Vaessen	H.M.J.	Knipstraat 41	6321AM	Wijlre	**01738-PEB-PIPBPL**
Vaessen	M.	Nieuwenhagerheidestraat 51a	6374EB	Landgraaf	**01562-PEB-PIPBPL**
Vaessen	M.	Nieuwenhagerheidestraat 51A	6374EB	Landgraaf	**01662-PEB-PIPBPL**
Valkenburg	C.W.P.	Grachterstraat 105	6465AM	Kerkrade	**00459-PEB-PIPBPL**
Valkenburg	G.	Grachterstraat 105	6465AM	Kerkrade	**00416-PEB-PIPBPL**
Vallino Ravetta	A.M.J.	Groeneweg 1	6447AJ	Merkelbeek	**01121-BDR-PIPBPL**
van Bakel	W.G.	Pastoor van Arsstraat 18	6471HS	Eygelshoven	**00625-PEB-PIPBPL**
van Bakel-Janssen	M.B.P.	Pastoor van Arsstraat 18	6471HS	Eygelshoven	**00624-PEB-PIPBPL**
Van Balkom	E.H.	Grachterstraat 74	6465AP	Kerkrade	**00514-PEB-PIPBPL**
van Balkom	F.A.	Grachterstraat 19	6465AK	Kerkrade	**00518-PEB-PIPBPL**
van Beers-van Eeghem	J.C.M.	Oudestraat 5b	6436AC	Amstenrade	**00970-PEB-PIPBPL**
van Beers-van Eeghem	J.C.M.	Oudestraat 5b	6436AC	Amstenrade	**01006-PEB-BSLMER**
Van Beurden	F.M.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**00173-PEB-PIPBPL**
Van Beurden	F.M.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**00183-PEB-PIPBPL**
van Beurden	F.M.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**00912-PEB-PIPBPL**
van Beurden	F.M.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**01660-PEB-PIPBPL**
Van Beurden	M.W.H.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**00183-PEB-PIPBPL**
van Beurden	F.M.	Nieuwenhagerheidestraat 62	6374EC	Landgraaf	**00922-PEB-AN2MER**
van Beusekom	M.D.	Pastoor Schijnsstraat 23	6469HR	Kerkrade	**00594-PEB-PIPBPL**
van Beusekom- Chudy	M.C.W.	Stationsstraat 16	6461EJ	Kerkrade	**01516-PEB-PIPBPL**
van Beusekom- Chudy	M.C.W.	Stationsstraat 16	6461EJ	Kerkrade	**01517-PEB-AN1MER**
van Beusekom- Chudy	M.C.W.	Stationsstraat 16	6461EJ	Kerkrade	**01518-PEB-AN2MER**
van Beusekom-Chudy	M.C.W.	Stationsstraat 16	6461EJ	Kerkrade	**01750-PEB-PIPBPL**
van Bijnen	I.A.A.	Truytstraat 48	6469HP	Kerkrade	**00404-PEB-PIPBPL**
van Borren - Verstappen	T.H.	Pastoor Schijnsstraat 3	6471HR	Eygelshoven	**00911-PEB-PIPBPL**
Van de Bosch	P.	Hegge 108	6365EG	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Van de Bosch	P.	Hegge 108	6365EG	Schinnen	**01590-PEB-PIPBPL**
Van de Locht	G.L.	Klingbemden 134	6441KR	Brunssum	**00461-PEB-PIPBPL**
Van de Poll-Brouwers	F.	Klingbemden 148	6441KR	Brunssum	**00393-PEB-PIPBPL**
Van de Veen - Duyzings	C.C.J.	Klingbemden 102	6441KR	Brunssum	**01579-PEB-PIPBPL**
Van de Ven	C.J.G.	Apollolaan 38	6373HB	Landgraaf	**01567-PEB-PIPBPL**
van de Ven	C.J.G.	Apollolaan 38	6373HB	Landgraaf	**01718-PEB-PIPBPL**
Van de Ven - Packbiers	J.C.E.	Apollolaan 38	6373HB	Landgraaf	**01567-PEB-PIPBPL**
van de Ven namens familie van de Ven	C.J.G.	Apollolaan 38	6373HB	Landgraaf	**01763-PEB-PIPBPL**
van de Wijer-Muris	I.H.H.	Burg. Starmansstraat 15	6361BE	Nuth	**00764-PEB-PIPBPL**
Van de Zande	M.	Thull 8C	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Van de Zwaan	A.	Thull 19C	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
van den Bergh		Van Hövell tot Westerflierhof 28	6431DG	Hoensbroek	**01739-PEB-PIPBPL**
van den Bergh	J.M.N.	Van Hövell tot Westerflierhof 28	6431DG	Hoensbroek	**01632-PEB-AN1MER**

van den Bergh	J.M.N.	Van Hövell tot Westerflierhof 28	6431DG	Hoensbroek	**01628-PEB-PIPBPL**
Van den Bergh- Leers	R.	Merkelbeekerstraat 47	6441KJ	Brunssum	**01489-PEB-PIPBPL**
Van den Bergh-Maas	M.J.J.	Van Hovell tot Westerflierhof 28	6431DG	Hoensbroek	**01406-PEB-PIPBPL**
Van den Heuvel	H.F.	Klingbemden 2	6441KN	Brunssum	**00463-PEB-PIPBPL**
van den Hout	M.A.M.	Merkelbeekerstraat 72	6441KK	Brunssum	**00450-PEB-PIPBPL**
Van der Heijden	A.M.	Henri Dunantstraat 129	6441XD	Brunssum	**00714-PEB-PIPBPL**
van der Linden	P.	Klingbemden 175	6441KX	Brunssum	**00934-PEB-PIPBPL**
Van der Steen	H.J.	Burgemeester Franssenstraat 32	6467AL	Kerkrade	**00149-PEB-PIPBPL**
van der Velde	J.G.N.	Laar 4	6363CT	Wijnandsrade	**01382-PEB-PIPBPL**
Van der Vorst	H.	Klingbemden 11	6441KT	Brunssum	**01241-PEB-PIPBPL**
Van der Vorst	J.	Klingbemden 17	6441KT	Brunssum	**01240-PEB-PIPBPL**
van der Vorst	P.H.L.	Oudestraat 5a	6436AC	Amstenrade	**00970-PEB-PIPBPL**
Van der Vorst	P.H.L.	Oudestraat 5a	6436AC	Amstenrade	**01006-PEB-BSLMER**
van der Weerden	F.	Calbertsweg 33	6465CA	Kerkrade	**00293-PEB-PIPBPL**
van der Werf		Crombacherstraat 18	6465AH	Kerkrade	**01746-PEB-PIPBPL**
Van der Werf-Koo	S.T.	Crombacherstraat 18	6465AH	Kerkrade	**01321-PEB-PIPBPL**
van Deursen	E.	Merkelbeekerstraat 62	6441KM	Brunssum	**00885-PEB-PIPBPL**
van Driel	W.D.	Hellebroek 41	6361AA	Nuth	**01228-PEB-PIPBPL**
van Druten	J.J.W.	Krichelbergsweg 6	6466AP	Kerkrade	**00300-PEB-PIPBPL**
Van Eindhoven	R.H.M.	Schanserweg 13	6373XS	Landgraaf	**00716-PEB-PIPBPL**
Van Elteren	J.G.	Vogelzankweg 14	6374AH	Landgraaf	**01156-PEB-PIPBPL**
van Elteren	J.G.	Vogelzankweg 14	6374AH	Landgraaf	**01646-PEB-PIPBPL**
Van Esdonk	G.	Kievitstraat 22	6469XZ	Kerkrade	**00124-PEB-PIPBPL**
van Esdonk	G.	Kievitstraat 22	6469XZ	Kerkrade	**00412-PEB-PIPBPL**
van Ham	H.L.	Klingbemden 133	6441KW	Brunssum	**00597-PEB-PIPBPL**
van Hasseld	B.A.	Klingbemden 150	6441KR	Brunssum	**00280-PEB-PIPBPL**
van Hezik	E.H.	Calbertsweg 9	6465CA	Kerkrade	**00234-PEB-PIPBPL**
Van Hoorne	M.	Lindanusstraat 5	6041EC	Roermond	**01655-PEB-PIPBPL**
Van Ingen	R.	Kievitstraat 31	6469XX	Kerkrade	**01185-PEB-PIPBPL**
Van Ingen	G.A.H.	Merodelaan 78/9	3620	Lanaken	**01582-PEB-PIPBPL**
van Kesteren	J.F.	Klingstraat 7	6441KE	Brunssum	**00961-PEB-PIPBPL**
van Kesteren	J.F.	Klingstraat 7	6441KE	Brunssum	**01015-PEB-BSLMER**
van Langen/Ministerie van Defensie	G.C.A.	Postbus 412	5000AK	Tilburg	**00500-OVW-PIPBPL**
Van Leeuwen	J.M.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01348-PEB-AN1MER**
Van Leeuwen	J.M.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01350-PEB-AN2MER**
van Leeuwen	J.M.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01320-PEB-PIPBPL**
van Leeuwen	J.M.	Klingstraat 16	6441KG	Brunssum	**01741-PEB-PIPBPL**
van Megon	J.G.M.	Meesstraat 7	6469XJ	Kerkrade	**00515-PEB-PIPBPL**
van Mierlo	H.D.E.	1940-45 laan 22	6373VS	Landgraaf	**00751-PEB-PIPBPL**
van Munster	W.J.	Dentgenbachweg 11	6469XV	Kerkrade	**00527-PEB-PIPBPL**
van Pie	G.E.	Burgemeester Franssenstraat 40	6467AM	Kerkrade	**00649-PEB-PIPBPL**
Van Ree	W.E.	Kwikstaartstraat 13	6469XE	Kerkrade	**00137-PEB-PIPBPL**
Van Santen	P.	Hegge 105	6365EC	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
van Santen	P.	Hegge 105	6365EC	Schinnen	**01589-PEB-PIPBPL**
Van Sloun	M.M.J.	Merkelbeekerstraat 58	6441KM	Brunssum	**00879-PEB-PIPBPL**
Van Strijp	J.S.D.M.	Roekenveldweg 1	6446DK	Brunssum	**01520-PEB-PIPBPL**
van Tongeren	J.W.A.	Hoefveld 62	6373XH	Landgraaf	**00792-PEB-PIPBPL**
van Uden	J.	Schanserweg 5e	6373XS	Landgraaf	**01786-PEB-PIPBPL**
van Venrooij	C.L.C.	Achter den Hof 25	6436EJ	Amstenrade	**00810-PEB-PIPBPL**
van Voorst	M.	Hommerterweg 233	6431EV	Hoensbroek	**00585-PEB-PIPBPL**
van Waardenburg	G.	Brunssummerweg 69	6373ET	Landgraaf	**01675-PEB-PIPBPL**
Van Waardenburg	G.J.M.	Brunssummerweg 69	6373ET	Landgraaf	**01573-PEB-PIPBPL**
van Wagenveld	J.	Nieuwenhagerheidestraat 58	6374EC	Landgraaf	**00910-PEB-AN2MER**
Van Wagenveld	J.	Nieuwenhagerheidestraat 58	6374EC	Landgraaf	**00899-PEB-PIPBPL**
van Wagenveld	J.	Nieuwenhagerheidestraat 58	6374EC	Landgraaf	**01702-PEB-PIPBPL**
Van Wiersch	R.	Thull 35	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
van Willige	E.J.M.	Agatha-Gracht 15	6465AR	Kerkrade	**00595-PEB-PIPBPL**
Vandermeulen	J.A.M.	John Erkensstraat 26	6466MA	Kerkrade	**00148-PEB-PIPBPL**
Vankan	R.	Klingbemden 191	6441KX	Brunssum	**00609-PEB-PIPBPL**
Veeke	D.J.G.	De Locht 102	6465AJ	Kerkrade	**00096-PEB-PIPBPL**
Veldman	J.M.	Agatha-Gracht 42	6465AT	Kerkrade	**00614-PEB-PIPBPL**
Venrooij	P.C.	Hommerterweg 228	6431EZ	Hoensbroek	**01083-PEB-PIPBPL**
Vereniging Natuurmonumenten		Noordereinde 60	1243ZS	`s-Gravenland	**01745-BOR-PIPBPL**
Verhaeg	M.	Thull 11B	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Verheij	M.	Jeugrubbe 2	6432PH	Hoensbroek	**01352-PEB-PIPBPL**
Vestjens de Jong	M.J.E.	Burgemeester Franssenstraat 48	6467AM	Kerkrade	**01677-PEB-PIPBPL**
Vestjens-de Jong	M.Y.R.E.	Burg. Franssenstraat 48	6467AM	Kerkrade	**01785-PEB-PIPBPL**
Vidic	O.	Finkenstrasse 12	52134	Herzogenrath	**01427-PEB-PIPBPL**
Vierkoller		Thull 14A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Vincken	A.A.R.	Hommerterweg 250	6436AM	Amstenrade	**01454-PEB-AN2MER**
Vincken	A.A.R.	Hommerterweg 250	6436AM	Amstenrade	**01437-PEB-PIPBPL**
Vincken	A.A.R.	Hommerterweg 250	6436AM	Amstenrade	**01455-PEB-BSLMER**
Vinken Brandts		Birgitta-Gracht 34	6465EL	Kerkrade	**00963-PEB-PIPBPL**
Visser	J.L.P.M.	Slot Harenlaan 27	6432JN	Hoensbroek	**00972-PEB-PIPBPL**
Vleeshouwers	C.H.	Arthur van Schendelstraat 28	6372HV	Landgraaf	**00105-PEB-PIPBPL**
Vliegen	E.	Thull 32B	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Vliegen	R.M.	Thull 32	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Vogels		Thull 11A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Von Berg		Grachterstraat 123	6465AM	Kerkrade	**01743-PEB-PIPBPL**
Von Berg	B.E.	Grachterstraat 133	6465AM	Kerkrade	**00648-PEB-PIPBPL**
von Grumbkow	J.	Knieberglaan 7	6373XT	Landgraaf	**00699-PEB-PIPBPL**
Voncken	J.	Haanweg 13	6374XX	Landgraaf	**01714-PEB-PIPBPL**
Voncken	M.	Thull 8	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Voncken	T.	Agatha-Gracht 11	6465AR	Kerkrade	**00203-PEB-PIPBPL**
Voncken	H.O.R.	John Erkensstraat 2	6466MA	Kerkrade	**01043-PEB-PIPBPL**
Voncken	H.O.R.	John Erkensstraat 2	6466MA	Kerkrade	**00631-PEB-PIPBPL**
Voncken	H.J.	Agatha-Gracht 23	6465AS	Kerkrade	**01277-PEB-PIPBPL**
Voncken en A.M.H.H. Voncken-Storcken	H.O.R.	John Erkensstraat 2	6466MA	Kerkrade	**01649-PEB-PIPBPL**
Voncken-Koolen	B.B.P.	St. Bernadettestraat 57	6465AV	Kerkrade	**00410-PEB-PIPBPL**
Vondenhoff	A.		52477	Alsdorf	**01792-PEB-PIPBPL**
Vonken	L.J.M.	Achter den Hof 33	6436EJ	Amstenrade	**00811-PEB-PIPBPL**
Voragen	G.L.C.M.	Montgomerystraat 8	6441KB	Brunssum	**01354-PEB-PIPBPL**
Voragen	G.L.C.M.	Montgomerystraat 8	6441KB	Brunssum	**01418-PEB-PIPBPL**
Vossen	P.H.G.M.	Geitenweg 3	6361HL	Nuth	**00118-PEB-PIPBPL**
Vossenberg Kranenpool BV		Pijler 39	6446AX	Brunssum	**01448-BDR-PIPBPL**
Vossenberg Management		Pijler 39	6446AX	Brunssum	**01448-BDR-PIPBPL**
Vossenbergh	H.A.	Laurensbergerstrasse 234	52072	Aachen	**01386-PEB-PIPBPL**
Vreuls	H.J.M.	Knieberglaan 2	6373XT	Landgraaf	**00737-PEB-PIPBPL**
Vreuls	W.M.	Burgemeester Franssenstraat 62	6467AM	Kerkrade	**00839-PEB-PIPBPL**
Vreuls	J.J.	1940-45 laan 12	6373VS	Landgraaf	**00826-PEB-AN2MER**
Vreuls-Huisman	J.J.	1940-45 laan 12	6373VS	Landgraaf	**00733-PEB-PIPBPL**
VROM Inspectie		Kennedyplein 7-13	5600AW	Eindhoven	**01600-OVW-PIPBPL**
Vromen	L.H.G.	St. Bernadettestraat	6465AW	Kerkrade	**00204-PEB-PIPBPL**
Vromen	T.J.H.M.	Merkelbeekerstraat 82	6441KK	Brunssum	**00464-PEB-PIPBPL**
VrÖsch		Nieuwenhagerheidestraat 58 A	6374EC	Landgraaf	**00984-PEB-AN2MER**
VrÖsch		Nieuwenhagerheidestraat 58 A	6374EC	Landgraaf	**00979-PEB-PIPBPL**
Vrouenraets	J.H.M.V. .	John Erkensstraat 11	6466MA	Kerkrade	**01471-PEB-AN2MER**

Vrouenraets	J.H.M.V. .	John Erkensstraat 11	6466MA	Kerkrade	**01400-PEB-PIPBPL**
Vrouenraets	J.H.M.V.	John Erkensstraat 11	6466MA	Kerkrade	**01472-PEB-BSLMER**
Vrouenraets	J.H.M.V.	John Erkensstraat 11	6466MA	Kerkrade	**00268-PEB-PIPBPL**
Waasdorp	M.	Burgemeester Franssenstraat 37	6467AK	Kerkrade	**00212-PEB-PIPBPL**
Wagendorp	D.J.	Frederika-Gracht 29	6465CS	Kerkrade	**00324-PEB-PIPBPL**
Wagenveld	C.L.M.	Nieuwenhagerheidestraat 58	6374EC	Landgraaf	**00929-PEB-PIPBPL**
Wagner	P.G.	Frederika-Gracht 2	6465CR	Kerkrade	**00133-PEB-PIPBPL**
Waldenburg	H.J.	Calbertsweg 47	6465CA	Kerkrade	**00339-PEB-PIPBPL**
Walter	M.	Bremenberg 74	52072	Aachen	**01280-PEB-PIPBPL**
Walter	W.	Bremenberg 74	52072	Aachen	**01280-PEB-PIPBPL**
Wander	K.	Thull 30A	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Waterschap Roer en Overmaas		Postbus 185	6130AD	Sittard	**01486-OVW-PIPBPL**
Weber	J.	Haus-Heyden-Strasse 65	52134	Herzogenrath	**01268-PEB-PIPBPL**
Weegels	T.M.	Burgemeester Franssenstraat 56	6467AM	Kerkrade	**00598-PEB-PIPBPL**
Weelen	J.A.H.	Burgemeester Franssenstraat 18	6467AL	Kerkrade	**00306-PEB-PIPBPL**
Weerden van der	F.	Calbertsweg 33	6465CA	Kerkrade	**00407-PEB-PIPBPL**
Weerts		Birgitta-Gracht 16	6465EK	Kerkrade	**00157-PEB-PIPBPL**
Weerts		Birgitta-Gracht 23	6465EL	Kerkrade	**00153-PEB-PIPBPL**
Weerts	R.M.E.	St. Eugeniusstraat 25	6465BA	Kerkrade	**00303-PEB-PIPBPL**
Wegh	N.E.M.	Dorothea-Gracht 3	6465EA	Kerkrade	**01351-PEB-PIPBPL**
Wehrens	K.	Lochnerstrasse 29	52064	Aachen	**01255-PEB-PIPBPL**
Wehrens	K.	Lochnerstrasse 29	52064	Aachen	**01474-PEB-PIPBPL**
Wehrens	K.	Lochnerstrasse 29	52064	Aachen	**01568-PEB-PIPBPL**
Weijden	S.	Platostraat 24	6446AW	Brunssum	**01316-PEB-PIPBPL**
Weijden	P.	Platostraat 24	6446AW	Brunssum	**01316-PEB-PIPBPL**
Weijnen namens LWV	W.I.J.	Postbus 474	6040AL	Roermond	**00438-BOR-PIPBPL**
Weiler	F.	Katschenbruchstrasse 10	52072	Aachen	**01202-PEB-PIPBPL**
Weisheit-Keulen	J.H.J.	Merkelbeekerstraat 75	6441KK	Brunssum	**00628-PEB-PIPBPL**
Welling-Klerks	M.G.	Dokter Poelsstraat 9	6451EL	Schinveld	**00623-PEB-PIPBPL**
Wenders	F.J.M.	Apollolaan 48	6373HB	Landgraaf	**00960-PEB-PIPBPL**
Wentink	R.M.P.	John Erkensstraat 3	6466MA	Kerkrade	**01346-PEB-PIPBPL**
Werrij	F.S.H.M.	Patronaatstraat 88	6466HR	Kerkrade	**00495-PEB-AN2MER**
Wesch	A.	Bankerfeldstrasse 7F	52072	Aachen	**01545-PEB-PIPBPL**
Wesch	C.	Bankerfeldstrasse 7F	52072	Aachen	**01545-PEB-PIPBPL**
Wesch	U.	Bankerfeldstrasse 7F	52072	Aachen	**01545-PEB-PIPBPL**
Westermann	C.	Dohlenweg 20	52134	Herzogenrath	**01243-PEB-PIPBPL**
Westers	W.M.	Henri Dunantstraat 585	6441XS	Brunssum	**00125-PEB-PIPBPL**
Wevers	A.M.W.	Roekenveldweg 12	6446DK	Brunssum	**00935-PEB-PIPBPL**
Wienberberger B.V.		Postbus 144	5300AC	Zaltbommel	**00123-BDR-PIPBPL**
Wienen	K.	Birgitta-Gracht 4	6465EK	Kerkrade	**00365-PEB-PIPBPL**
Wierts	J.	Thull 31	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Wierts-Buurman	T.	Kamp 11	6361GX	Nuth	**01175-PEB-BSLMER**
Wijnberg advocaten namens Druten		Krichelbergsweg 6	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Fanchamps	T.	Krichelbergsweg 25A	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Hofwegen	J.	Krichelbergsweg 29	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Kroes	J.	Krichelbergsweg 31	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Langner	H.	Krichelbergsweg 17	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Maats	M.	Krichelbergsweg 33	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnberg advocaten namens Obers	P.	Krichelbergsweg 15	6466AP	Kerkrade	**00290-PEB-PIPBPL**
Wijnen	J.C.	Klingbemden 97	6441KV	Brunssum	**00389-PEB-PIPBPL**
Wijnen	L.M.H.	Calbertsweg 138	6465CH	Kerkrade	**00186-PEB-PIPBPL**
Wijnen	J.A.	Klingbemden 149	6441KW	Brunssum	**00340-PEB-PIPBPL**
Wijts	M.M.J.	Thull 33	6365AC	Schinnen	**01339-PEB-PIPBPL**
Willems	K.	Scherbstrasse 66	52072	Aachen	**01426-PEB-PIPBPL**
Willems	L.H.M.	Kievitstraat 13	6469XX	Kerkrade	**00457-PEB-PIPBPL**
Willems	L.H.M.	Kievitstraat 13	6469XX	Kerkrade	**00620-PEB-PIPBPL**
Willems	M.	Schanserweg 46	6373XN	Landgraaf	**01478-PEB-PIPBPL**
Willems	R.A.C.	Pricksteenweg 96	6462BP	Kerkrade	**00558-PEB-PIPBPL**
Willems	U.	Scherbstrasse 66	52072	Aachen	**01426-PEB-PIPBPL**
Willems Boston Scientific	H.	Vestastraat 6	6468EX	Kerkrade	**01463-BDR-PIPBPL**
Willems-Pijls	A.H. .W.M.	Kanariestraat 56	6469XN	Kerkrade	**00221-PEB-PIPBPL**
Wilmsen	W.H.	Schanserweg 66	6373XN	Landgraaf	**00771-PEB-PIPBPL**
Wind	A.M.J.	Kwikstaartstraat 69	6469XG	Kerkrade	**00304-PEB-PIPBPL**
Windels	F.	Slesingerstraat 2	6442PH	Brunssum	**01368-PEB-PIPBPL**
Wings		Schanserweg 18	6373XR	Landgraaf	**00664-PEB-PIPBPL**
Winkelcentrum Hartje Hoensbroek		Zandstraat 29	6431LD	Hoensbroek	**00687-BDR-PIPBPL**
Winter	A.H.	Krichelbergsweg 10	6466AP	Kerkrade	**00522-PEB-PIPBPL**
Winteraecken	H.J.	Esschenweg 65	6412PW	Heerlen	**01707-PEB-AN1MER**
Winteraeken namens Fietsersbond afdeling Parkstad Limburg		Esschenweg 65	6412PW	Heerlen	**01595-BOR-PIPBPL**
Winterle	P.	Wiesenweg 35	52072	Aachen	**01274-PEB-PIPBPL**
Winterle	R.	Wiesenweg 35	52072	Aachen	**01274-PEB-PIPBPL**
Wirtz		Op het Bergske 27	6373XD	Landgraaf	**00777-PEB-PIPBPL**
Wiso Split BV		Parallelweg 8	6465AA	Kerkrade	**01583-BDR-PIPBPL**
Withag	T.H.I.	St. Joannesstraat 18	6465BH	Kerkrade	**00278-PEB-PIPBPL**
Wiwik	W.	Schanserweg 14	6373XR	Landgraaf	**01086-PEB-PIPBPL**
Woelne	C.	Dellstrasse 34	52072	Aachen	**01340-PEB-PIPBPL**
Woiwode	D.	Elisa-Gracht 68	6465CX	Kerkrade	**00900-PEB-PIPBPL**
Wolters-Jacobs	G.P.A.M.	Slot Harenlaan 23	6432JN	Hoensbroek	**00802-PEB-PIPBPL**
Wouters	W.M.J.	Hellebroek 49	6361AA	Nuth	**00367-PEB-BSLMER**
Zelen	J.P.J.	Kleikoeleweg 134	6373CD	Landgraaf	**01016-PEB-PIPBPL**
Zelissen	J.	Hegge 106	6365EG	Schinnen	**01363-PEB-PIPBPL**
Zelissen	J.	Hegge 106	6365EG	Schinnen	**01553-PEB-PIPBPL**
Zijlstra-Versteeg	P.D.H.	Sperwerdreef 8	6446DJ	Brunssum	**00842-PEB-PIPBPL**
Zwaard Aalders	R.W.I.B.	Wiënweg 1	6361GS	Nuth	**00593-PEB-PIPBPL**

Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012
Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg

Provinciale Staten,
21 juni 2012

Buitenring Parkstad Limburg

AANVULLENDE NOTA VAN ZIENSWIJZEN 2012
INPASSINGSPLAN BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

Inleiding

Bij uitspraak van 7 december 2011 (201011757 en 201012728) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State) het besluit van Provinciale Staten tot vaststelling van het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg van 8 oktober 2010 (hierna: PIP 2010) vernietigd. Daarbij heeft de Raad van State overwogen dat de aard van de vernietiging niet uit sluit dat Provinciale Staten tot vaststelling van een nieuw inpassingsplan kunnen besluiten. Naar aanleiding van de uitspraak is besloten om een nieuw inpassingsplan voor te bereiden. Gelet op de aard van de benodigde wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan van 8 oktober 2010, hebben Provinciale Staten besloten op basis van het bestaande ontwerp-inpassingsplan van 15 juni 2010 een nieuw inpassingsplan vast te stellen en dus niet opnieuw een zienswijzenprocedure te doorlopen. De inhoudelijke onderbouwing van deze keuze is terug te vinden in paragraaf 1.1 van de toelichting behorende bij het inpassingsplan (hierna: Toelichting).

Opzet Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State, alsmede gelet op andere (ambtshalve) wijzigingen na vaststelling van het PIP 2010, dient de Nota van Zienswijzen behorende bij het PIP 2010 te worden aangepast. De aanvullingen c.q. aanpassingen van de Nota Zienswijzen bij het PIP 2010 vindt u terug in deze 'Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012'. Er is voor gekozen om de aanvullende beantwoording door te voeren via een geclusterde behandeling waarin de gemeenschappelijke kenmerken van de desbetreffende zienswijzen en wijzigingen samenkomen. De Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 spreekt dan ook meer in algemene termen. Voor de exacte wijzigingen wordt verwezen naar de Nota van Verantwoording/Leeswijzer (in het bijzonder hst. 2) en de Nota van Wijzigingen (2012). Er is derhalve sprake van een samenhang tussen de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 en de Nota van Wijzigingen en/of de Nota van Verantwoording/Leeswijzer.

1. Passende Beoordelingen Brunssummerheide en Geleenbeekdal

Een aantal zienswijzen houdt verband met de Passende Beoordelingen (Deelrapport 8D en 8E) en de gevolgen van de stikstofdepositie voor het Natura2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal. De beantwoording van deze zienswijzen heeft bij het PIP 2010 plaatsgevonden op basis van de destijds opgestelde Passende Beoordelingen met als conclusie dat er geen significante negatieve gevolgen voor beide gebieden waren te verwachten. De uitspraak van de Raad van State van 7 december 2011 gaf aanleiding om voor beide Natura 2000-gebieden een nieuwe Passende Beoordeling op te stellen. Deze zijn opgenomen in deelrapport 8. Uit de nieuwe Passende Beoordeling voor beide Natura 2000-gebieden blijkt dat wanneer het ontwikkelde maatregelenpakket (bestaande uit een plaatselijke beperking van de maximale snelheid van 100 naar 80 km/per uur ter hoogte van de Brunssummerheide en het Geleenbeekdal; afsluiting van de Naanhofsweg tussen Vaesrade en de Buitenring voor doorgaand gemotoriseerd verkeer; het uit gebruik nemen van landbouwgronden (herbestemming natuur); verbreding van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunssummerheide en het opkopen van diverse milieuvergunningen, aangevuld met beheermaatregelen) wordt uitgevoerd, er geen sprake is van significante negatieve effecten vanwege het plan op de in de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal aanwezige habitattypen en de leefgebieden van habitatsoorten. Op het Natura 2000-gebied Teverenerheide heeft het plan geen negatieve effecten. Voor een nadere toelichting hierop wordt allereerst verwezen naar de nieuw opgestelde Passende Beoordeling (deelrapport 8 bij het inpassingsplan). In samengevatte vorm is nadere informatie te vinden in paragraaf 2.2 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer en paragraaf 6.5 van de Toelichting.

Voorstel PS: de zienswijzen die zich richten op de (negatieve) effecten van de BPL op de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal op basis van de nieuw opgestelde Passende Beoordeling en de in dat kader ontwikkelde maatregelen, gegrond te verklaren.

2. Wijzigingen deelrapporten

In de Nota Zienswijzen 2010 wordt verwezen naar de deelrapporten van het PIP 2010. In het kader van de voorbereiding van het nieuwe vaststellingsbesluit zijn alle deelrapporten bij het PIP 2010 opnieuw op hun actualiteit getoetst. Hiertoe zijn *oplegnotities* opgesteld. Hieruit is naar voren gekomen dat de meeste deelrapporten nog voldoende actueel zijn om het PIP te kunnen onderbouwen. Een aantal deelrapporten moest - met name gelet op het maatregelenpakket voor de stikstofreductie - worden aangepast en/of aangevuld.

De deelrapporten die zijn gewijzigd zijn:

Deelrapport Natuur (8)

Zoals reeds uiteen gezet is een nieuwe Passende Beoordeling (deelrapport Natuur (8)) naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State opgesteld. Uit de nieuwe Passende Beoordeling voor beide Natura 2000-gebieden blijkt dat wanneer het ontwikkelde maatregelenpakket (bestaande uit een plaatselijke snelheidsbeperking van de maximale snelheid van 100 naar 80 km/per uur ter hoogte van de Brunssummerheide en het Geleenbeekdal; afsluiting van de Naanhofsweg tussen Vaesrade en de Buitenring voor doorgaand gemotoriseerd verkeer; het uit gebruik nemen van landbouwgronden (herbestemming natuur); verbreding van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunssummerheide en het opkopen van diverse milieuvergunningen, aangevuld met beheermaatregelen) wordt uitgevoerd, er geen sprake is van significante negatieve effecten vanwege het plan op de in de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Geleenbeekdal aanwezige habitattypen en de leefgebieden van habitatsoorten. Op het Natura 2000-gebied Teverenerheide heeft het plan geen negatieve effecten. Daarnaast is het natuurrapport geactualiseerd aan de hand van actuele inventarisaties (Natuurbalans 2010-2011) en activiteitenplannen zoals opgesteld ten behoeve van ontheffingsaanvragen die op grond van de Flora- en faunawet zijn ingediend (zie 7. Ontheffingen Flora- en faunawet). Om zekerheid te verkrijgen ten aanzien van een aantal beschermde soorten op grond van de Flora- en faunawet heeft de Provincie alsnog een ontheffing voor meer soorten dan alleen de Das aangevraagd.
De actualisatie van het natuurrapport heeft ook tot een actualisatie/correctie en optimalisatie van natuurcompensatiegronden geleid, zoals opgenomen op de Verbeelding van het PIP. Inmiddels zijn alle gronden die nodig zijn natuurcompensatie/mitigatie (EHS/POG en Boswet, Flora- en faunawet en stikstofmaatregelen) opgenomen in het inpassingsplan.
Naast de hiervoor genoemde taakstelling krijgt de natuur een extra kwaliteitsimpuls door enkele specifiek omschreven projecten te realiseren. Het betreft een natuurlijke inrichting van de gronden die als gevolg van de te nemen stikstofmaatregelen aan de landbouw worden onttrokken, de aanleg van een nieuw ecoduct bij de Teverenerheide en een financiële bijdrage in de renaturering Rode Beek, waardoor dit project uitvoerbaar wordt.

Deelrapport Verkeer (4A en 4B)

In het deelrapport Verkeer (4a en 4b) zijn nieuwe overzichten en analyses opgenomen van de verkeersintensiteiten, die veranderd zijn naar aanleiding van de plaatselijke verlaging van de maximale snelheid op de BPL van 100 km/uur naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. De plaatselijke snelheidsverlaging leidt tot een enigszins andere verkeersafwikkeling. Lokaal zal een deel van het verkeer door 80 km/uur op de BPL eerder voor het onderliggende wegennet kiezen dan voor de BPL. Dit leidt tot lokale toenames van verkeer op het onderliggende wegennet. De effecten van de plaatselijke snelheidsverlaging zijn relatief gering en leiden niet tot andere afwegingen in het kader van de BPL. In paragraaf 3 van deze Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 is een aantal belangrijke uitkomsten van de actualisatie beschreven.

Deelrapport Geluid (10A)

Het deelrapport Geluid (10A) is aangevuld met een aanvullend akoestisch onderzoek naar aanleiding van de plaatselijke snelheidsverlaging van de maximale snelheid op de BPL van 100 km/uur naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. De plaatselijke snelheidsverlaging leidt tot een enigszins andere verkeersafwikkeling. Lokaal zal een deel van het verkeer door 80 km/uur op de BPL eerder voor het onderliggende wegennet kiezen dan voor de BPL. Dit leidt tot geringe lokale toename van verkeer op het onderliggende wegennet en daarmee tot beperkte lokale toename van geluid. De effecten van de plaatselijke snelheidsverlaging zijn relatief gering en leiden niet tot andere afwegingen in het kader van de BPL. Wel is het noodzakelijk gebleken voor vier nieuwe woningen ten opzichte van het PIP 2010 een (gewijzigde) hogere waarde te verlenen. De toename van geluidsbelasting als gevolg van de geringe toename van de verkeersintensiteit is dan dien aard dat dit slechts gevolgen heeft op de afronding van de geluidswaarden. Voor de verlening van deze hogere waarden loopt een separate procedure.

Deelrapport MKBA

In het kader van het inpassingsplan 2012 is de MKBA uit 2010 geactualiseerd. Deze actualisatie houdt rekening met de verschillende ontwikkelingen in de Buitenring sinds het opstellen van de vorige MKBA, waaronder het ontwikkelde maatregelpakket ter reductie van stikstofdepositie. De baten/kostenverhouding van de geactualiseerde MKBA bedraagt 0,97 (afgerond 1,0). Op hoofdlijnen resulteren in voorliggende MKBA vergelijkbare einduitkomsten als in 2010.

Voor de resulterende MKBA-uitkomst is nader geanalyseerd welk deel van de kosten en baten van de Buitenring in respectievelijk Limburg, overig Nederland en het buitenland terechtkomt (zie ook de MKBA-tabel in de Toelichting). In de verdeling tussen Limburg en overig Nederland komt naar voren dat de baten van de Buitenring voor het overgrote deel in Limburg neerslaan. Per saldo resulteert voor Limburg een baten/kostenverhouding van 1,3 en voor overig Nederland een baten/kostenverhouding van 0,1. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf 1.4 van de Toelichting, alsook deelrapport 3 "Toetsing op doelbereik en MKBA".

Deelrapport Archeologie (7)

Het deelrapport Archeologie (7) is vervangen door het definitieve archeologische rapport en het aanvullend archeologisch onderzoek. De rapporten en de wijzigingen in het PIP 2012 hebben tot wijzigingen in de dubbelbestemming Waarde-Archeologie op de Verbeelding geleid. Van een aantal archeologisch onderzochte en vrijgegeven percelen is de dubbelbestemming afgehaald. Op een aantal nieuw toegevoegde en nog niet archeologisch onderzochte percelen is de dubbelbestemming opgenomen.

De rapporten/aanvullingen zijn toegevoegd aan de planstukken en voor een toelichting wordt tevens verwezen naar de Nota van Verantwoording/Leeswijzer, paragraaf 2.4 en 2.5, alsook paragraaf 6.7 van de Toelichting bij het inpassingsplan.

Daar waar in de beantwoording van de zienswijzen bij de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010 wordt verwezen naar deelrapporten, moet dit antwoord worden gelezen in samenhang met bovendoelde oplegnotities en de aanvullende inventarisaties/onderzoeken. In de gevallen waarbij in bedoelde beantwoording werd teruggevallen op een deelrapport dat inmiddels is vervallen en vervangen door een nieuw rapport (zie hiervoor), geldt dat laatste rapport als basis voor de beantwoording van de zienswijze.

3. Uitvoering 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid 100 km/uur

In zienswijzen is aangevoerd dat de BPL uitgevoerd kan worden met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km/uur. In de beantwoording van deze zienswijzen is verwezen naar het verkeerskundig onderzoek waaruit blijkt dat - gelet op de berekende verkeersintensiteiten - de BPL moet worden uitgevoerd met 2x2 rijstroken. Voorts is in de beantwoording aangegeven

dat het verlagen van de snelheid naar 80 km/uur zou betekenen dat meer verkeer gebruik zal blijven maken van het onderliggende wegennet en de weg om die reden in zijn geheel als 100 km/uur weg moet worden uitgevoerd.

Onderdeel van het maatregelenpakket voor stikstofreductie is het plaatselijk invoeren van een maximum snelheid van 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Het invoeren van deze maatregel op deze twee korte tracédelen leidt niet tot een andere oordeel inzake de uitvoering van de Buitenring met 2x2 rijstroken en de maximumsnelheid voor de overige tracédelen van 100 km/uur. Weliswaar laat de snelheidsverlaging op twee wegvakken op de BPL een lagere verkeersintensiteit zien dan de PIP 2010-variant, dit leidt echter niet tot het oordeel dat de BPL kan worden uitgevoerd met 2x1 rijstrook.
Tot een intensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal is een weg met 2x1 profiel voldoende. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst.

Op twee tracédelen (tussen N276 en Kranenpool en tussen de Hamstraat en Avantis) is de etmaalintensiteit lager is dan 23.000 motorvoertuigen per etmaal. De intensiteit is hier 4 tot 7% lager dan 23.000. Enkel op het tracédeel tussen de N276 en Kranenpool is de lagere intensiteit een gevolg van het invoeren van een maximum snelheid van 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Op alle andere tracédelen is de intensiteit boven de 25.000 motorvoertuigen per etmaal. De argumenten in deelrapportage 4A om ook op tracédelen met een lagere intensiteit 2x2 rijstroken toe te passen blijven van onverminderd toepassing. Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker, de toekomstvastheid en het oplossend vermogen worden deze intensiteiten niet vertaald naar minder rijstroken op de BPL.

Voorstel PS: de zienswijzen die pleiten voor de uitvoering van de BPL met 2x1 rijstrook en maximum snelheid van 80 km/uur, ongegrond te verklaren.

4. Nulplusalternatief

Ter voorbereiding op de vaststelling van het inpassingsplan 2012 is onderzocht in hoeverre de alternatievenafweging die is gemaakt vóór vaststelling van het PIP 2010 nog actueel is. Gebleken is dat sinds vaststelling van het PIP 2010 de problemen waarvoor de BPL een oplossing beoogt te bieden niet zijn gewijzigd en daarmee de doelstelling voor de aanleg van de BPL niet zijn veranderd. Ook de wet- en regelgeving en het nationaal en provinciaal beleid geven geen aanleiding tot aanpassing van de uitgangspunten en randvoorwaarden. Tot slot is de referentiesituatie nog voldoende actueel (ook rekeninghoudend met krimp van de bevolkingsgroei). Dit alles heeft geleid tot de conclusie dat de alternatievenafweging die destijds is uitgevoerd voor vaststelling van het PIP 2010 in principe nog voldoende actueel is.

In het kader van de belangenafweging voor vaststelling van een nieuw inpassingsplan is opnieuw de nulplusvariant als alternatief voor de BPL gekeken. Dit heeft geleid tot de conclusie dat het nulplusalternatief weliswaar op enkele locaties de doorstroming verbetert, maar dat de grootste knelpunten in Parkstad, zoals de aansluitingen N281 en knelpunten in de Binnenring niet worden opgelost. Dit zal tot gevolg hebben dat zowel de Binnenring als de daarop aansluitende wegen een verminderde doorstroming zullen kennen, vergelijkbaar met het nulalternatief. Voorts worden de knelpunten die op sommige locaties worden opgelost, geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving, dat vervolgens een (te) beperkte capaciteit kent. Het nulplusalternatief biedt voorts geen oplossing voor het probleem dat al het doorgaand verkeer door de kernen van Parkstad blijft rijden.

Het nulpusalternatief biedt kortom geen oplossing voor de bestaande problemen in Parkstad.

Voorstel PS: de zienswijzen die het nulplusalternatief bepleiten, ongegrond te verklaren.

5. Verdiepte ligging Vaesrade

Naast de vorenstaande wijzigingen vanwege de aanpassing van het inpassingsplan en de onderliggende onderzoeken is tevens een wijziging nodig voor de beantwoording van zienswijzen betreffende een verdiepte ligging van de Buitenring bij Vaesrade. Gelijktijdig met de vaststelling van het vernietigde Inpassingsplan 2010 hebben Provinciale Staten een motie (nr. 5) aangenomen waarin het college van Gedeputeerde Staten wordt verzocht een uitgebreid onderzoek te laten verrichten naar de waterhuishoudkundige consequenties voor het Geleenbeekdal indien het tracé ter hoogte van Vaesrade verdiept zou worden aangelegd. Indien uit dit onderzoek onomstotelijk blijkt dat extra verdiepte ligging budgettaire neutraal kan worden gerealiseerd, wordt verzocht een extra verdiepte ligging planologisch mogelijk te maken. Inmiddels is daartoe door DHV B.V. nader onderzoek verricht. Geconcludeerd wordt dat de (half)verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van Vaesrade geen waterhuishoudkundige consequenties heeft voor het Geleenbeekdal, alsook positieve effecten heeft op geluid en luchtkwaliteit in vergelijking met het referentieontwerp, zoals opgenomen in de tweede aanvulling op de TN/MER. Tevens concludeert het rapport van DHV B.V. dat het realiseren van de verdiepte ligging budgettair neutraal kan plaatsvinden. In het rapport wordt echter erkend dat ten aanzien van de kostenraming voor de verdiepte aanleg van het tracé onzekerheden en risico's bestaan zoals mogelijke archeologische verstoring, de sanering van de stortplaats, de opbrengsten van de vrijkomende grond etc. Een nadere analyse heeft duidelijk gemaakt dat een verdiepte ligging niet budgettair neutraal kan worden gerealiseerd, maar dat een dergelijke uitvoering substantiële meerkosten zal vergen. Budgettaire neutraliteit is dus niet mogelijk, zodat niet aan dit uitgangspunt van de motie wordt voldaan.

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

Voorstel PS: de zienswijzen die een verdiepte ligging van de BPL bij Vaesrade bepleiten, ongegrond te verklaren.

6. Onderliggende wegennet

De gevolgen van de BPL op de verkeerstromen van het onderliggend wegennet zijn in het kader van de voorbereiding van PIP 2012 opnieuw onderzocht. Hieruit blijkt dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet, als gevolg van de plaatselijke snelheidsverlaging ter hoogte van de Brunssummerheide op twee tracégedeelten, hoger is dan in het PIP 2010. Deze verschillen zijn klein, uitgezonderd die op de Europaweg Noord (buiten de bebouwde kom), op de Grensweg en op de Heringsbosch. De verkeersintensiteiten op genoemde wegen zullen echter niet tot verkeersproblemen leiden en zullen bovendien lager zijn dan in de autonome situatie zonder BPL. De verschuivingen van verkeersdruk en de verwachte intensiteiten zijn geen aanleiding andere conclusie te trekken over het doelbereik van de BPL. Ook de voorgestelde aanpassingen aan de onderliggende infrastructuur zijn/blijven gewenst.

Door de plaatselijke snelheidsverlaging ter hoogte van het Geleenbeekdal maakt het verkeer tussen Nuth en Hoensbroek meer gebruik van het bestaande onderliggende wegennet. De verschillen tussen het PIP 2012 en het PIP 2010 zijn echter klein. Ook het PIP 2010 kende op deze wegen een toename van verkeer. De intensiteiten zoals deze nu zijn voorspeld, kunnen met de voorgestelde aanpassingen rond de aansluiting Nuth in het gebied worden opgevangen. De routes vanuit Nuth naar de A76 en andere kernen zijn gewijzigd. Deze wijziging van routes kan door het onderliggend wegennet worden opgevangen: de IC-verhoudingen en de reistijden vanuit Nuth veranderen niet significant. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de "Oplegnotitie deelrapport 4 thema Verkeer".

Voorstel PS: de zienswijzen die aangeven dat de aanleg van de BPL zou leiden tot een onaanvaardbare verschuiving van verkeersdruk naar het onderliggend wegennet, ongegrond te verklaren.

7. Ontheffingen Flora- en faunawet

In zienswijzen is aangevoerd dat de Flora- en faunawet aan de uitvoering van de BPL in de weg staat. In de Nota van Zienswijzen 2010 is aangegeven dat, behoudens voor de das, het aanvragen van ontheffingen ingevolge de Flora- en faunawet niet noodzakelijk is. Dit omdat uit werd gegaan van volledige mitigatie vooraf, waardoor het overtreden van verbodsregels kan worden voorkomen en een ontheffing niet nodig was. Na vaststelling van het PIP 2010 is toch nog aanleiding gezien om zekerheidshalve ontheffingen ingevolge de Flora- en faunawet aan te vragen voor de overige soorten. Inmiddels zijn deze ontheffingen ook verleend. Een en ander betekent dat, voor zover in deelrapporten en de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010 nog wordt gesproken van het niet noodzakelijk zijn van ontheffingen van de Flora- en faunawet (uitgaande van volledige mitigatie vooraf), dit niet meer van toepassing is. In het nieuwe Natuurrapport voor de BPL wordt daaraan nader aandacht besteed.

Voorstel PS: de zienswijzen die aangeven dat het inpassingsplan – gelet op de Flora- en faunawet – niet uitvoerbaar is, ongegrond te verklaren.

8. Nut en noodzaak (MKBA)

In veel zienswijzen bij het PIP 2010 zijn nut en noodzaak van de BPL ter discussie gesteld. De Provincie is van mening dat zij zich in redelijkheid op het standpunt kan stellen dat nut en noodzaak van de BPL is aangetoond. Hiervan blijkt ook uit het eerdere rapport over doelbereik en het geactualiseerde MKBA. Zie in dit verband tevens paragraaf 1.4 en 4.2 van de Toelichting.

Voorstel PS: de zienswijzen waarin wordt aangevoerd dat nut en noodzaak van de BPL onvoldoende zijn aangetoond, ongegrond te verklaren.

9. Planning BPL

Vanwege de vernietiging van het PIP 2010 heeft de aannemer nog niet kunnen starten met de uitvoering van de werkzaamheden en is de planning aangepast. De aannemer heeft aangegeven dat een openstelling van de weg in 2015 (rekeninghoudend met alle benodigde vergunningen en ontheffingen) nog steeds mogelijk wordt geacht.

Voorstel PS: de zienswijzen met betrekking tot een al dan niet tijdige openstelling van de BPL ongegrond te verklaren.

10. Overige aanpassingen PIP 2012

De Raad van State heeft naast de beroepen tegen de Passende Beoordelingen en de gevolgen van de stikstofdepositie voor de Natura 2000-gebieden ook een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard. Daarnaast is door de Provincie Limburg na vaststelling van het inpassingsplan een aantal toezeggingen gedaan die leiden tot een aanpassing van het inpassingsplan. Daarbij gaat het om de correctie van de ontsluiting van een manege aan de Hamstraat in Kerkrade en de correctie van de locatie van een vleermuizenhopover aan de N299 te Landgraaf. Tevens is ontsluiting van een bedrijf op bedrijventerrein Willem-Sophia aan de Hamstraat te Kerkrade gewijzigd. In paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/ Leeswijzer en bijbehorende kaart is een overzicht opgenomen van alle in dit verband relevante aanpassingen met per geval een toelichting op de motivatie hiervoor en de gevolgen ervan voor het inpassingsplan. In de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen' (2012) zijn de gevolgen voor het PIP 2012 (wijziging bestemming, correctie plangrens, gevolgen de voor onderzoeken) per geval/inspreker nader beschreven.

Tevens is op de zitting betreffende de beroepsprocedure tegen het PIP 2010 een aantal toezeggingen gedaan. Deze toezeggingen, waaronder dat het garanderen van de wettelijke binnenwaarde zal plaatsvinden berekend vanuit de (hoogst

berekende) gecumuleerde geluidsbelasting in plaats van berekend vanuit de vastgestelde hogere waarde. Uiteraard zullen deze toezeggingen gestand worden gedaan.

In het kader van deze Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 moet voor de reactie op de zienswijzen voor zover die betrekking hebben op de gevallen en aspecten als beschreven in paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer, worden uitgegaan van het gestelde in paragraaf 2.3 van die Nota. Voor zover de oorspronkelijke beantwoording (in de Nota van Zienswijzen 2010) daarvan afwijkt, treedt de tekst van paragraaf 2.3 van de Nota van Verantwoording/Leeswijzer hiervoor in de plaats.

Het voorgaande impliceert tevens dat de zienswijzen die betrekking hebben op de in de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen' (2012) genoemde gevallen/aspecten en die raken aan onze onderliggende motivering om tot een bestemmingscorrectie, plangrenscorrectie of andere planaanpassing over te gaan, op deze onderdelen alsnog gegrond worden geacht.

Voorstel PS: de zienswijzen, voor zover deze betrekking hebben op de in de Nota van Wijzigingen, onderdeel 'gegrond verklaarde beroepen/toezeggingen (2012) genoemde gevallen/aspecten, op basis van de in de Nota van Verantwoording/Leeswijzer opgenomen motivering voor dié onderdelen alsnog gegrond te verklaren.

Bijlage 5

oranjewoud
Member of Antea Group

Nota van Verantwoording wijzigingen Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Buitenring Parkstad Limburg

projectnr. 248103 Buitenring Parkstad Limburg
21 juni 2012, definitief

auteur(s)
Bastian van Dijck

Opdrachtgever
Provincie Limburg
Afdeling Infra-Projecten
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

datum	beschrijving versie	goedkeuring	vrijgave
21 juni 2012	definitief	drs. P. Kennes	ir. C. Helmes

Colofon

oranjewoud
Member of Antea Group

Datum van uitgave:
21 juni 2012

Contactadres:
Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012 **Ingenieursbureau Oranjewoud**
Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

oranjewoud
Member of Arbea Group

Inhoud

blz.

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding: uitspraak Raad van State 7 december 2011 3
1.2 PIP-procedure 3
1.3 Opzet Nota van Verantwoording / Leeswijzer 4

2 Overzicht wijzigingen 7
2.1 Inleiding 7
2.2 Maatregelen en wijzigingen in het kader van passende beoordeling 7
2.3 Wijzigingen als gevolg van gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen 10
2.4 Ambtshalve wijzigingen 21
2.5 Actualisatie onderzoeken 24

Bijlage Overzichtkaart locaties maatregelen en wijzigingen PIP 2012 1

oranjewoud
Member of Antea Group

1 Inleiding

1.1 Aanleiding: uitspraak Raad van State 7 december 2011

Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg oktober 2010
De provincie Limburg is voornemens de Buitenring Parkstad Limburg (hierna ook wel Buitenring of BPL genoemd) te realiseren. De Buitenring Parkstad Limburg vormt een wezenlijke factor in de verdere ontwikkeling van Parkstad Limburg. De BPL moet in feite de slagader gaan vormen voor de verwerkelijking van de ambities van en in de regio. In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg is het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in de Provincie als doelstelling opgenomen. Eén van de manieren om deze doelstelling te bereiken, is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet. De BPL beslaat de regionaal verbindende wegen N298, N299 en N300 en is één van die ontbrekende onderdelen. Het is de bedoeling dat de genoemde wegen worden opgewaardeerd en deels aangevuld met nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen, waardoor er één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat. Deze doelstelling is bestendigd in het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad.
In het kader van de plan- en besluitvorming rond de BPL zijn in de periode 1999 t/m 2010 diverse onderzoeken uitgevoerd en procedures doorlopen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg dat op 8 oktober 2010 door Provinciale Staten van Limburg is vastgesteld. Met dit Provinciaal Inpassingsplan wordt de realisatie van de BPL planologisch mogelijk gemaakt met de daarvoor benodigde verkeerskundige maatregelen en gelieerde voorzieningen.
Naast de PIP-onderdelen Verbeelding, Regels en Toelichting maakt een aantal deelrapporten onderdeel uit van het PIP en is er daarnaast een aantal achtergrondrapporten opgesteld.

Uitspraak Raad van State 7 december 2011 en toezeggingen
Tegen het op 8 oktober 2010 vastgestelde PIP Buitenring zijn 146 beroepen ingediend. In de periode 12 t/m 23 september 2011 zijn deze behandeld door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Raad van State heeft bij uitspraak van 7 december 2011 het PIP vernietigd. De Raad van State is van oordeel dat er geen 'toereikend inzicht bestaat in de gevolgen van de weg voor de beschermde natuurgebieden 'Brunssummerheide' en 'Geleenbeekdal'. Daarnaast is een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard. Het betreft daarbij kleine wijzigingen aan het PIP (plangrens-/bestemmingscorrecties e.d.). Ook zijn na vaststelling van het PIP in 2010 en tijdens de zitting bij de Raad van State door de provincie een aantal toezeggingen gedaan aan appellanten. De hieruit voortvloeiende wijzigingen zijn eveneens gering.

1.2 PIP-procedure

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 6 maart 2012, in reactie op de uitspraak van de Raad van State, besloten een nieuw Inpassingsplan voor de BPL voor te bereiden en dit in juni 2012 aan Provinciale Staten ter vaststelling aan te bieden.
De doorgevoerde wijzigingen leiden er niet toe dat naar aard en omvang sprake is van een wezenlijk ander plan. Het PIP blijft uitsluitend de realisatie van de BPL en gelieerde voorzieningen mogelijk maken. Het tracé van de BPL is niet verandert, de bestemmingen veranderen niet wezenlijk. Om deze reden is bij de vaststelling teruggevallen op de reeds doorlopen procedure tot en met de ter visie legging van het ontwerp-inpassingsplan in 2010. Er is derhalve geen nieuwe zienswijzenprocedure doorlopen. Wel is de Nota van Zienswijzen 2010 aangepast indien de wijzigingen in het Inpassingsplan 2012 dit noodzakelijk maakte.
Het Inpassingsplan staat open voor beroep. Een ieder kan beroep indienen tegen de gewijzigde onderdelen. Tegen de niet gewijzigde onderdelen staat alleen beroep open voor diegenen die in het kader van het Ontwerp-PIP een zienswijze hebben ingediend. Het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 zal rekening houden met de uitspraak van de Raad van State, de gegrond verklaarde beroepen en de gedane toezeggingen. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.
In het kader van dit Inpassingsplan zijn voor de natuurgebieden 'Brunssummerheide' en 'Geleenbeekdal' nieuwe Passende Beoordelingen uitgevoerd. De overige onderzoeken zijn getoetst op actualiteit en op consequenties van wijzigingen ten opzichte van het PIP 2010.

1.3 Opzet Nota van Verantwoording / Leeswijzer

Deze Nota van Verantwoording is een leeswijzer bij het PIP 2012. De Nota beschrijft hoe is omgegaan met de aanpassing van het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010. Het beschrijft de nieuwe maatregelen / wijzigingen ten opzichte van het PIP 2010 en hoe eventuele consequenties van nieuwe maatregelen / wijzigingen verwerkt zijn in de diverse onderdelen van het PIP.

Basis voor het PIP 2012 is het PIP 2010, aangepast en aangevuld op de volgende onderdelen:

- Verbeelding: aangepast aan de wijzigingen naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State, gegrond verklaarde beroepen, toezeggingen en ambtshalve wijzigingen.
- Regels: aangepast op enkele onderdelen
- Toelichting: aangepast en geactualiseerd
- Nota van Wijzigingen: overzicht van de wijzigingen aangevuld met kaart met locaties en overzicht resulterende wijzigingen op de Verbeelding
- Aanvullende Nota van Zienswijzen: aanvulling en actualisatie van de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010
- Oplegnotities bij deelrapporten van het PIP 2010: De provincie heeft ervoor gekozen de deelrapporten bij het PIP 2010 zoveel als mogelijk te handhaven en de aanpassingen/actualisaties te beschrijven in oplegnotities per deelrapport. Hiervoor is gekozen, omdat de meeste deelrapporten nog voldoende actueel zijn om de keuze in het PIP te kunnen onderbouwen. Bij een aantal deelonderzoeken is het aantal wijzigingen dusdanig groot, dat is besloten het deelrapport geheel of gedeeltelijk te vervangen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Natuur (nieuwe Passende Beoordelingen voor Geleenbeekdal en Brunssummerheide, nieuw natuurrapport), Archeologie (definitieve archeologische rapporten) en Geluid (nieuwe analyse ten behoeve van Hogere Waarde besluit).

Leeswijzer Nota van Verantwoording
Na dit inleidende hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de wijzigingen, zoals opgenomen in de Nota van Wijzigingen.

oranjewoud
Member of Antea Group

Opbouw van het PIP en wijziging ten opzichte van het PIP 2010

	PIP 2012	Opleg notitie	Aanvullingen/wijzigingen PIP 2012			
			nieuw	gewijzigd	aangevuld	ongewijzigd
	Verbeelding		X			
	Regels		X			
	Toelichting		X			
	Nota van Verantwoording		X			
	Overzichtskaart wijzigingen 2012		X			
	Nota van Wijzigingen 2010			X		
	Nota van Wijzigingen 2012		X			
	Nota van Zienswijzen 2010					X
	Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012		X			
	Deelrapporten					
1	Tracénota/MER aansluiting Nuth	X				X
2	Tweede aanvulling MER Buitenring					X
3	Toetsing op doelbereik & MKBA		X			
4	Technische onderbouwing					
4A	Verkeerskundig onderzoek	X				X
4B	Bijlagen verkeerskundig onderzoek					X
4C	Referentieontwerp			X		
5	Bodem	X				X
5A	Historisch onderzoek				X	
5B	Rapport Bodem					X
5C	Gebundelde locatieonderzoeken					X
5D	Saneringsplannen					X
6	Water	X				
6A	Waterparagraaf					X
6B	Afwateringsplan					X
6C	Geohydrologisch onderzoek					X
7	Archeologie	X				
7A	Archeologisch onderzoek Arcadis		X			
7B	Aanvullend archeologisch onderzoek ArcheoPro (concept)		X			
8	Natuur					
8A	Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan		X			
8B	Passende Beoordeling		X			
9	Omgevingsplan	X				X
10	Geluid en lucht					
10A	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai	X			X	
10B	Luchtkwaliteitsonderzoek	X				X
11	Externe veiligheid	X				X
12	Explosieven onderzoek	X				X

oranjewoud
Member of Antea Group

2 Overzicht wijzigingen

2.1 Inleiding

De wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010 zijn opgenomen in de Nota van Wijzigingen. De wijzigingen vallen uiteen in vijf categoriën:

- Maatregelen in het kader van de Passende Beoordelingen voor het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide;
- Wijzigingen als gevolg van (gedeeltelijk) gegrond verklaarde beroepen van appellanten;
- Wijzigingen als gevolg van gedane toezeggingen;
- Ambtshalve wijzigingen;
- Actualisatie van onderzoeken.

Onderstaand worden de maatregelen/wijzigingen per categorie beschreven.

2.2 Maatregelen en wijzigingen in het kader van passende beoordeling

Maatregelen terugdringen uitstoot stikstofdepositie
Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 7 december 2011 is in de eerste maanden van 2012 (meer) inzicht verkregen in onderzoek verricht naar de gevolgen van de Buitenring voor stikstofdepositie op de beschermde habitattypen in de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Hieruit is gebleken dat zonder aanvullende maatregelen sprake is van een toename van uitstoot van stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie. Er is in samenspraak met diverse landelijke experts (de "externe klankbordgroep")in een expert meeting gezocht naar maatregelen om de uitstoot van de stikstofdepositie terug te dringen. Uiteindelijk zijn de volgende maatregelen kansrijk geacht om verder uit te werken en te onderzoeken:

- Plaatselijke snelheidsbeperking op de BPL van 100 naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide;
- Opkopen van landbouwgronden en emissierechten;
- Verbreden van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunssummerheide..

Deze maatregelen zijn vastgelegd in het besluit van GS van 6 maart 2012. Later zijn daar nog beheermaatregelen en het afsluiten van de Naanhofsweg ter hoogte van het Geleenbeekdal tussen Vaesrade en de Buitenring voor doorgaand gemotoriseerd verkeer aan toegevoegd.

Deze maatregelen zijn vervolgens nader uitgewerkt en doorgerekend.

Snelheidsbeperking op de BPL van 100 naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide.
Tussen de aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof (Geleenbeekdal) en tussen Rimburgerweg en Landgraaf (Brunssummerheide) wordt de maximale snelheid verlaagd van 100 km/uur tot 80 km/uur ten opzichte van het PIP 2010. Dit wordt in de vorm van een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het PIP 2012. De locatie van de 80 km/uur trajecten zijn weergegeven op de overzichtskaart met wijzigingen zoals opgenomen in de Nota van Wijzigingen en in de bijlage in dit rapport.

Opkopen landbouwgronden
Naast de gronden, die al uit gebruik genomen worden vanwege de ligging onder of naast de weg en in verband met wordt er ca. 40 ha landbouwgrond uit productie genomen. Door het uitgebruiknemen vervalt de ammoniakuitstoot van het landbouwgebruik van deze gronden. In het PIP krijgen deze gronden de bestemming Natuur waarmee landbouwgebruik en daarmee uitstoot van ammoniak wordt voorkomen. De keuze voor de gronden is ingegeven door de beschikbaarheid (verwerfbaarheid) en verwacht effecten van de verminderde ammoniakuitstoot op Natura2000 gebieden. De locaties van landbouwgronden zijn geel weergegeven op de overzichtskaart met wijzigingen zoals opgenomen in de Nota van Wijzigingen en in de bijlage in dit rapport.

Opkopen emissierechten
In het kader van de aanleg van de BPL worden er diverse milieuvergunningen opgekocht. Daarnaast Ook wordt manege Brunssummerheide verplaatst en worden de gronden herbestemd tot natuur. Ook hiermee wordt de uitstoot van ammoniak op de Natura2000gebieden (Brunssummerheide) teruggedrongen. De locaties van landbouwgronden zijn weergegeven op de overzichtskaart met maatregelen en wijzigingen zoals opgenomen in de Nota van Wijzigingen en in de bijlage in dit rapport.

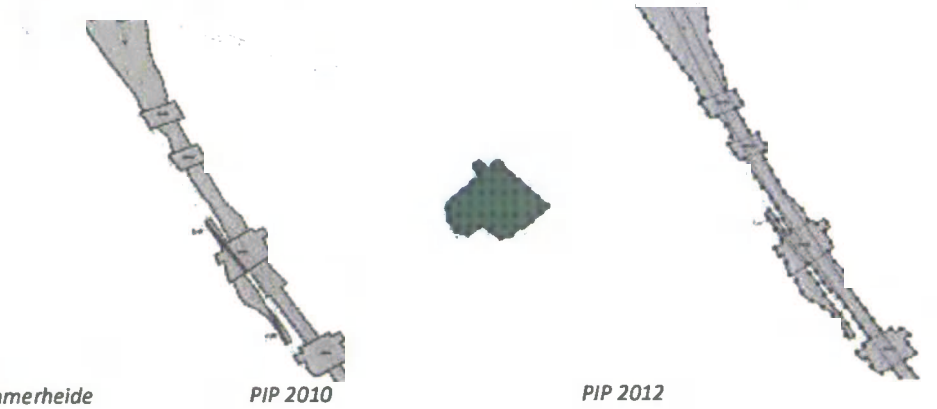

Manege Brunsummerheide *PIP 2010* *PIP 2012*

Verbreden van het ecoduct Brunssummerheide en aanleg aanpalend scherm op de Brunssummerheide
Ten behoeve van afscherming van de Brunssummerheide van uitstoot van stikstofoxiden van verkeer op de BPL wordt het in het PIP 2010 reeds voorziene ecoduct verbreed van 15 naar 50 m in het PIP 2012. Aansluitend aan het ecoduct wordt een scherm gerealiseerd van 300 m lang en oplopend 6 tot 8 m hoog, specifiek voor de bescherming van een stikstofgevoelig vochtige heidegebied langs de BPL. De locatie van de verbreding van het ecoduct en het scherm zijn met nr 13 en 14 weergegeven op de overzichtskaart met maatregelen en wijzigingen zoals opgenomen in de Nota van Wijzigingen en in de bijlage in dit rapport.

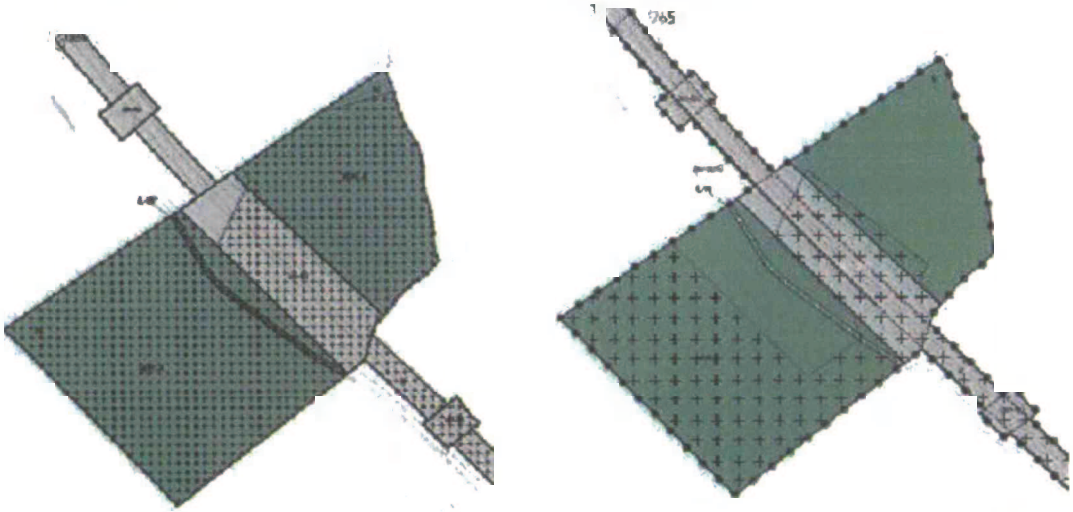

Ecoduct Brunssummerheide *PIP 2010* *PIP 2012*

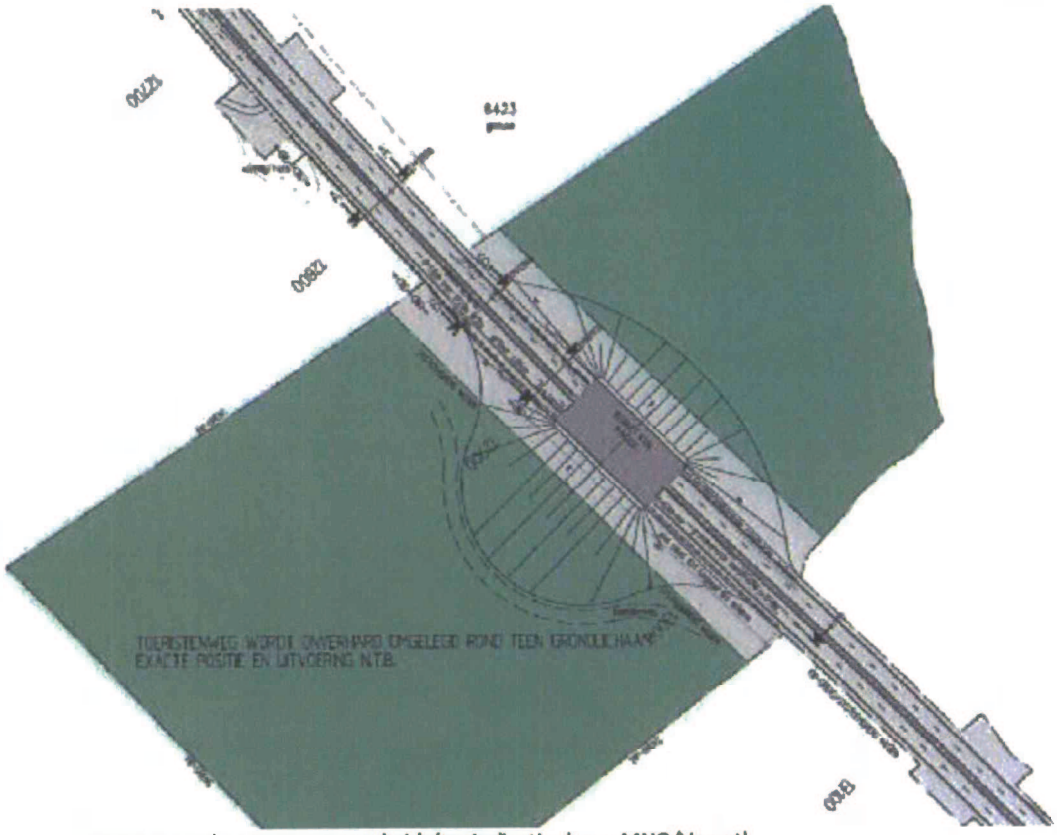

Ontwerp ecoduct Brunssummerheide(ter indicatie, bron: MNO/Vervat)

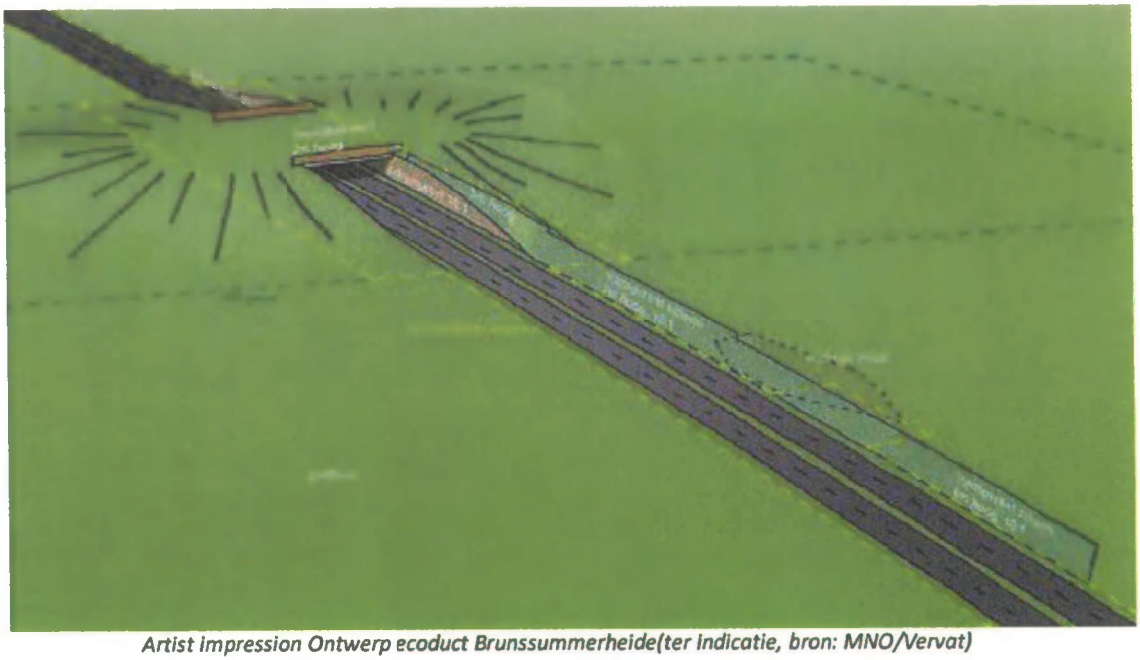

Artist impression Ontwerp ecoduct Brunssummerheide(ter indicatie, bron: MNO/Vervat)

Knip Naanhofsweg ter hoogte van Geleenbeekdal
De Naanhofsweg ter hoogte van het Geleenbeekdal wordt tussen Vaesrade en de BPL afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer (alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer). Dit om de uitstoot van verkeer vanaf deze weg op het Geleenbeekdal te reduceren.

Consequenties op hoofdlijnen
De bovengenoemde maatregelen hebben primair tot doel de stikstofdepositie op Natura2000 gebied te verminderen. Dit effect wordt beschreven in de (nieuwe) Passende Beoordelingen in deelrapport 8.
De maatregelen hebben daarnaast nog andere (milieu)effecten.
- De snelheidsverlaging op twee wegdelen van de BPL leidt tot veranderingen in verkeersintensiteiten (een deel van het verkeer zal alternatieve routes gaan zoeken door de regio of de oorspronkelijke routes blijven rijden) en verkeersverdeling (het vrachtverkeer zal ook bij 80km/uur de BPL blijven berijden). Neveneffect hiervan is dat ook de geluidbelasting en luchtkwaliteit langs de BPL en het onderliggend wegennet verandert en dat er mogelijk een effect is op externe veiligheid. Deze effecten zijn beschreven in respectievelijk de oplegnotities bij deelrapporten 4 (Verkeer), 10a (Geluid), 10b (Luchtkwaliteit) en 11 (Externe veiligheid). Tot slot is ook onderzocht of de snelheidsverlaging effect heeft op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA, deelrapport 3).
- Het uit gebruik nemen van landbouwgronden en herbestemmen als natuur heeft een functieverandering tot gevolg. Dit vraagt aandacht vanuit de aspecten landschap, bodem en archeologie. Hieraan wordt aandacht besteed in oplegnotities bij respectievelijk deelrapporten 5 (Bodem) en 7 (Archeologie).
- De knip in de Naanhofsweg heeft een verandering van verkeersstromen ter plaatse tot gevolg en daarmee ook een verandering in geluidklimaat. De effecten zijn gering en zijn beschreven in respectievelijk de oplegnotities bij deelrapporten 4 (Verkeer) en 10a (Geluid),

Betere motivatie hydrologische effecten BPL op Natura2000 gebieden
Naast stikstofdepositie is de passende beoordeling aangevuld met een hydrologisch onderzoek van Deltares. Dit onderzoek heeft Deltares verricht gedurende de beroepsfase tegen het PIP 2010. Een en ander is verwerkt in de aangepaste passende beoordelingen (Deelrapport 8), de oplegnotitie bij het deelrapport 6 (Water) en de toelichting van het PIP 2012.

2.3 Wijzigingen als gevolg van gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen

Door de Raad van State is naast het beroep over de stikstofdepositie ook een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard. Daarnaast is door de provincie een aantal toezeggingen gedaan. Dit leidt tot een aantal wijzigingen in het PIP. In de Nota van Wijzigingen en de bijbehorende kaart is een compleet overzicht gegeven. Hieronder wordt kort ingegaan op de wijzigingen als gevolg van gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen, de motivatie hiervoor en de (eventuele) consequenties. De nummers verwijzen naar de overzichtskaart met locaties.

Correctie van plangrenzen om per abuis opgenomen percelen buiten de plangrens te laten vallen
- ter plaatse van Vogelzankweg 30 en 32 te Landgraaf (nr 16)
Ter plaatse van Vogelzankweg 30 en 32 is per abuis een perceel opgenomen in het PIP 2010. In het PIP 2012 is dit hersteld. Dit geeft tevens een oplossing voor lichthinder.

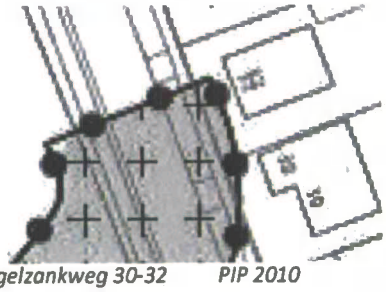

Vogelzankweg 30-32 PIP 2010

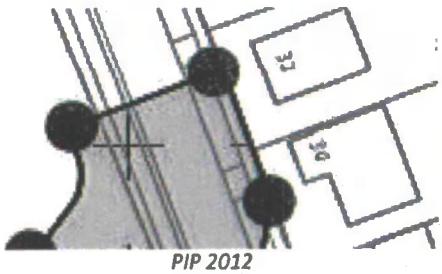

PIP 2012

oranjewoud
Member of Antea Group

- ter plaatse van Naanhofsweg 74 te Nuth (nr 5)
Ter plaatse van Naanhofsweg 74 is per abuis een perceel opgenomen in het PIP 2010. In het PIP 2012 is dit hersteld.

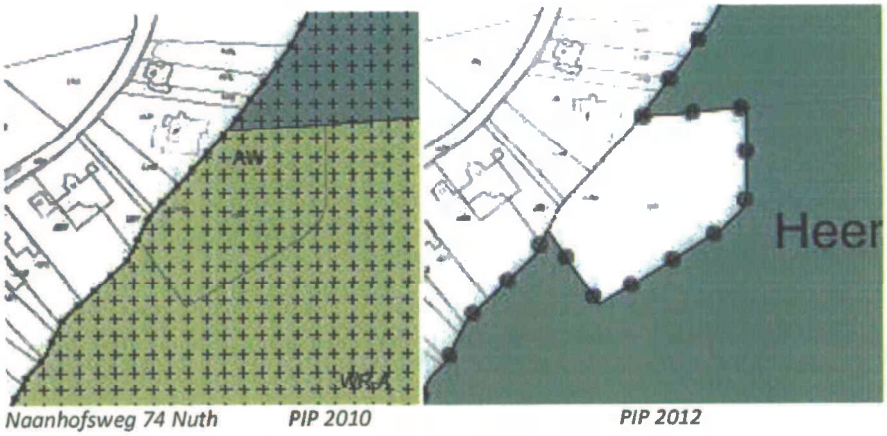

Naanhofsweg 74 Nuth *PIP 2010* *PIP 2012*

- ter plaatse van evenemententerrein Onderbanken (nr 10)
In de gemeente Onderbanken was in het PIP 2010 een evenemententerrein bestemd als Natuur. De gemeente wil dit niet. Toegezegd is dit in het PIP 2012 te herstellen. Dit is gedaan. De bestemming natuur is er afgehaald, het perceel houdt de oorspronkelijke bestemming. Ecologisch is compensatie gevonden door een zuidelijker gelegen sportterrein her te bestemmen tot Natuur.

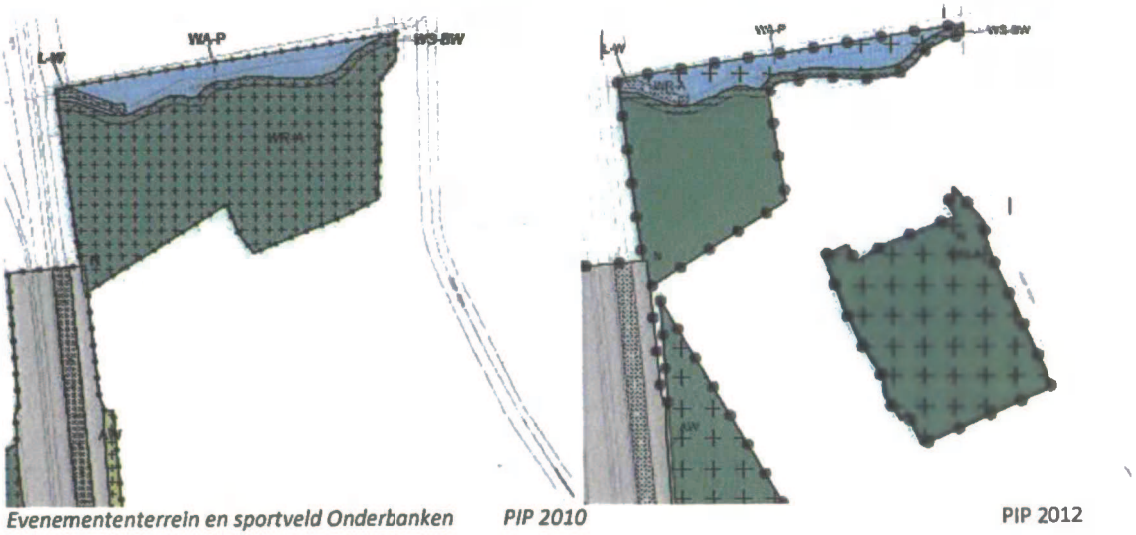

Evenemententerrein en sportveld Onderbanken *PIP 2010* PIP 2012

- ter plaatse van Klingbemden 191 te Brunsssum (nr 8a)
Ter plaatse van Klingbemden 191 te Brunssum is per abuis een perceel opgenomen in het PIP 2010. In het PIP 2012 is dit hersteld. Hiermee is tegemoet gekomen aan bezwaarmaker.

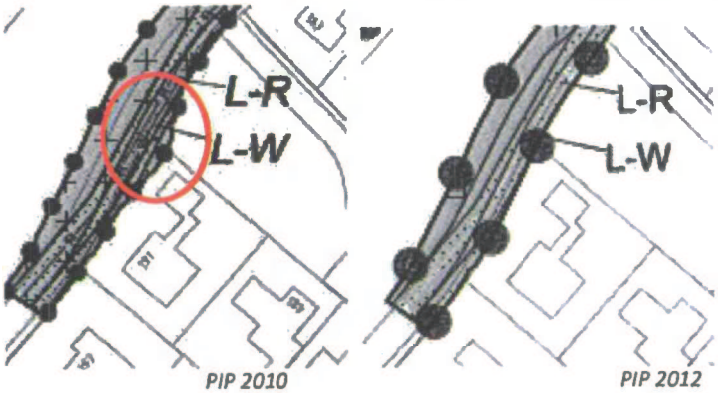

PIP 2010 *PIP 2012*

- ter plaatse van buffer Breukberg (nr 9a, apellant Waterschap)
Ter plaatse van de waterbuffer Breukberg is de PIPgrens verkeer in het PIP 2010 per abuis doorgetrokken in de waterbuffer. In het PIP 2012 is dit hersteld.

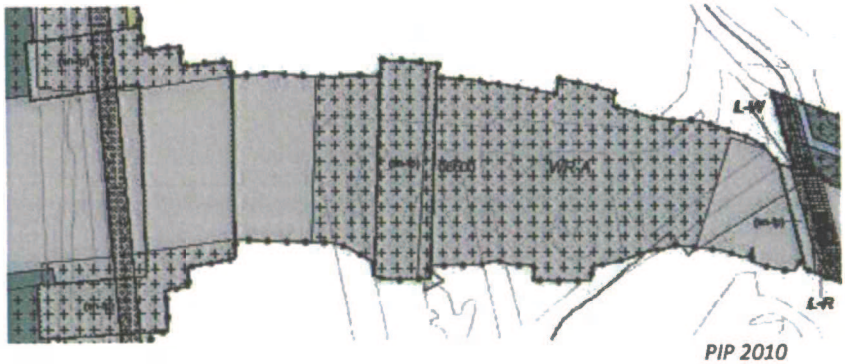

PIP 2010

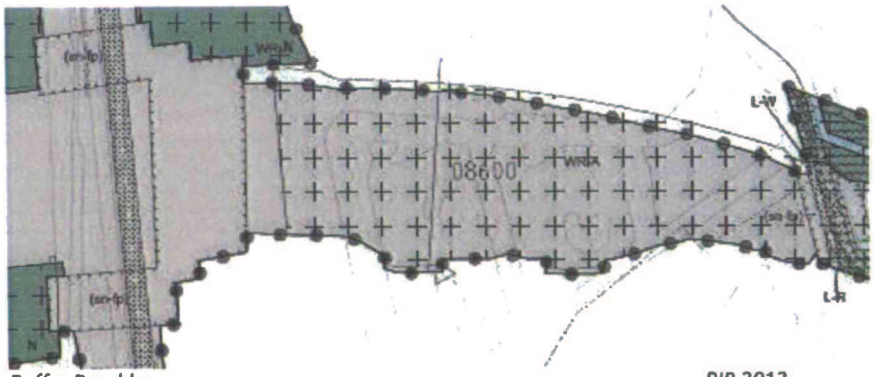

Buffer Breukberg *PIP 2012*

- waterloop Anstelerbeek ten noorden van Craneweijer (nr. 20a)
De PIP grens 2010 raakt de waterloop Anstelerbeek ten noorden van de de Craneweijer, In het PIP 2012 is de plangrens zodanig aangepast dat de waterloop niet meer wordt geraakt.

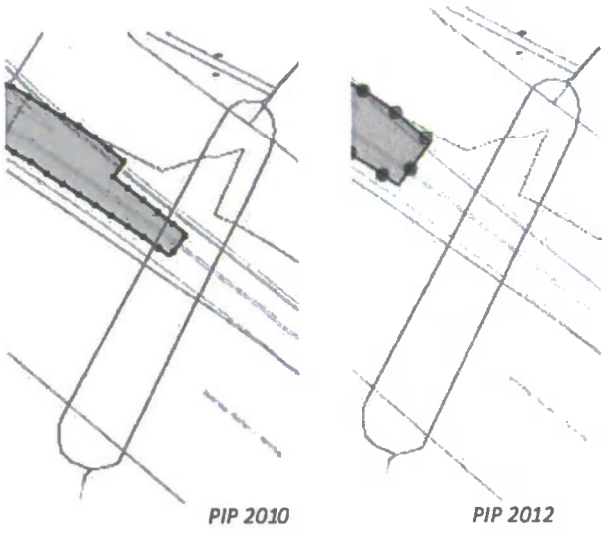

PIP 2010 *PIP 2012*

- ter plaatse van bedrijf Trilandis (nr 25)
De PIP grens 2010 raakt per abuis een bedrijfsperceel ten noordwesten van de aansluiting Avantis In het PIP 2012 is de plangrens zodanig aangepast dat het perceel niet meer wordt geraakt.

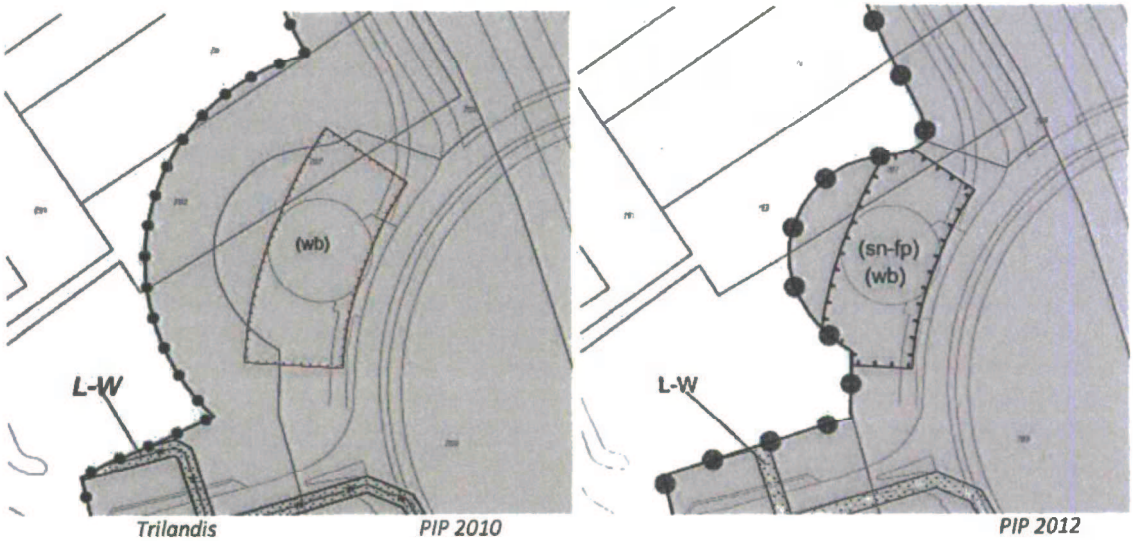

Trilandis *PIP 2010* *PIP 2012*

Correctie van fouten in bestemmingen

- Baamstraat te Kerkrade: van Agrarisch naar Verkeer (nr 22)

De Baamstraat ter hoogte van de manege de Groene Vallei had in het PIP per abuis de bestemming Agrarisch gekregen in plaats van Verkeer. In het PIP 2012 is dit hersteld.

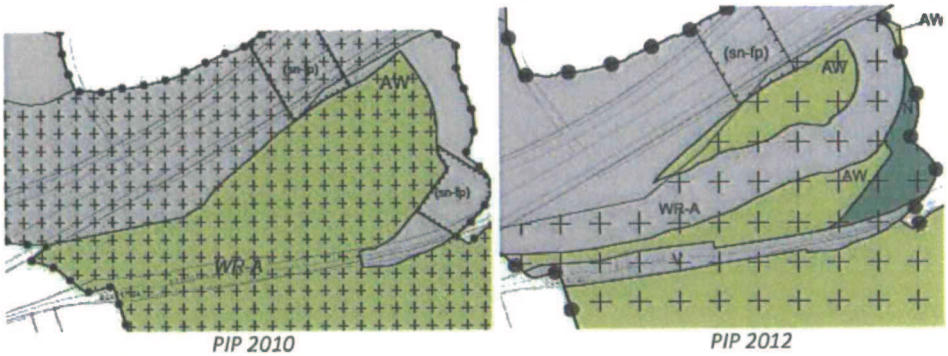

PIP 2010 *PIP 2012*

Bestemmingswijziging Baamstraat

- perceel Kerkrade van Agrarisch naar Natuur (nr 19)

Ter plaatse van het Vauputsdal is een perceel in het PIP 2010 per abuis bestemd als Agrarisch in plaats van Natuur. In het PIP 2012 is dit hersteld.

PIP 2010 *PIP 2012*

- verplaatsing perceel met bestemming Natuur in gemeente Onderbanken (nr 9)
In de gemeente Onderbanken wordt een perceel met de bestemming Natuur verplaatst van een perceel waar bedrijventerrein Rode Beek is voorzien naar een perceel noordelijker hiervan. Ook ecologisch heeft dit meerwaarde.

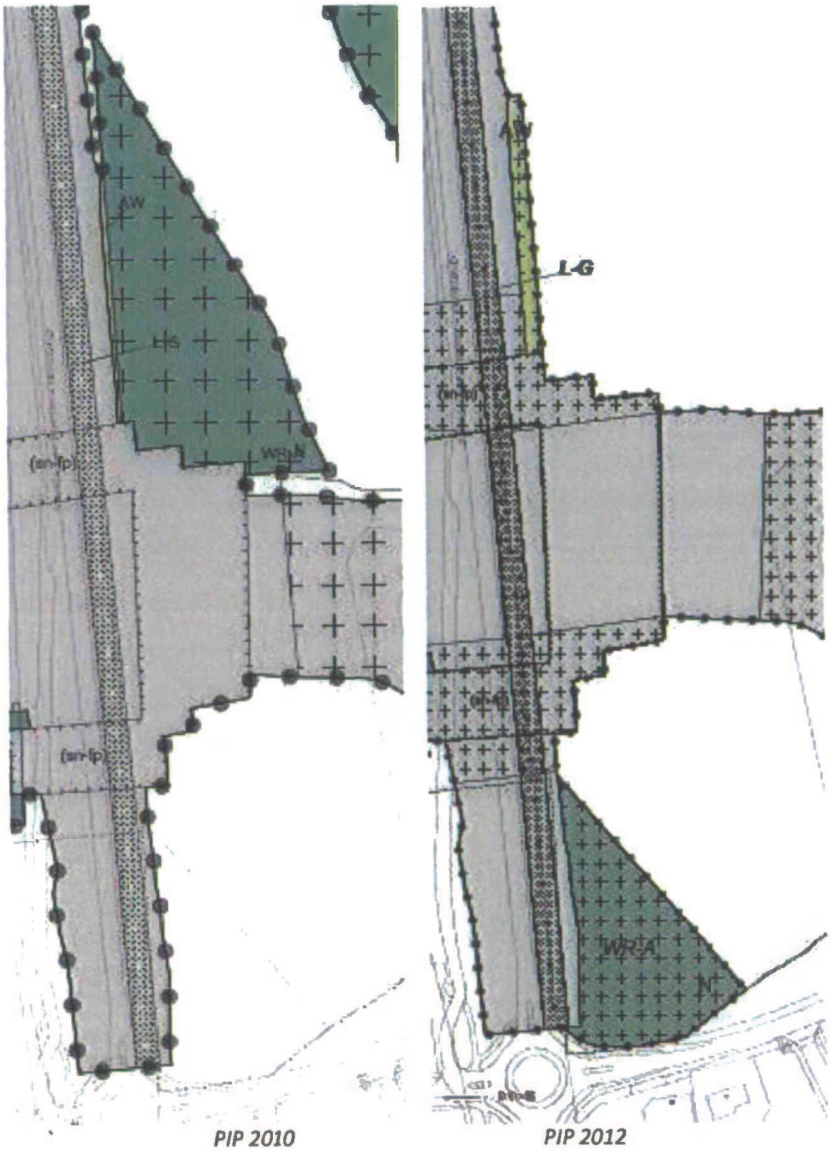

PIP 2010 *PIP 2012*

- waterbuffer Aan de Hoove : van Verkeer naar Water (nr. 2)
In de aansluiting bij Nuth is in het PIP 2010 per abuis een waterbuffer bestemd als Verkeer. In het PIP 2012 is dit hersteld en de bestemming Water opgenomen.

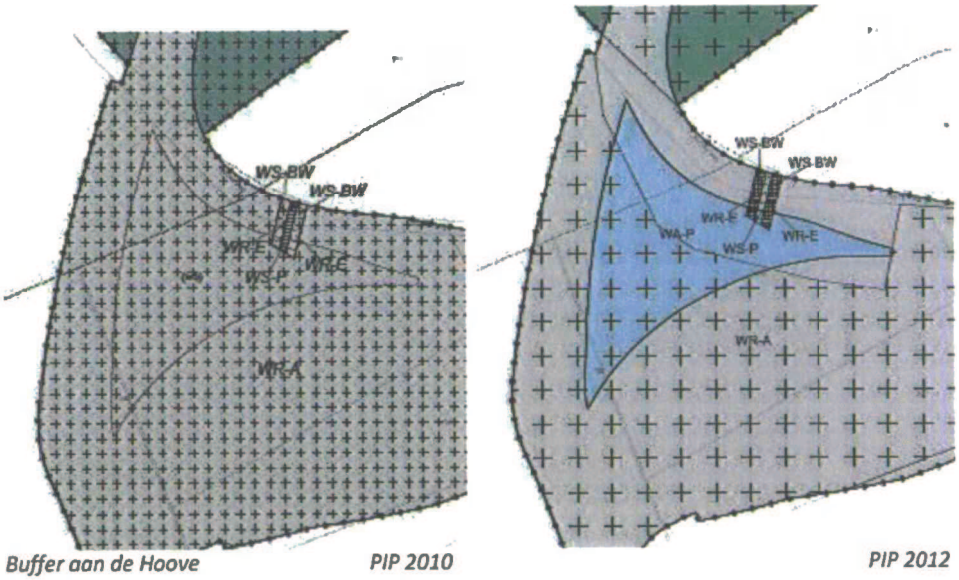

Buffer aan de Hoove *PIP 2010* *PIP 2012*

- *waterloop Kampervloedgraaf (nr. 3a)*
Op de verbeelding bij het PIP 2010 is per abuis de waterloop Kampervloedgraaf niet opgenomen. In het PIP 2012 is dit hersteld.

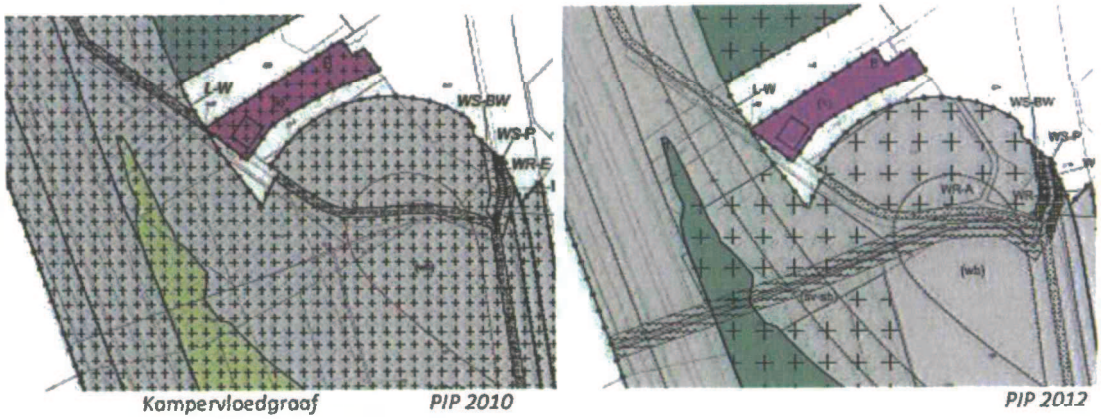

Kampervloedgraaf *PIP 2010* *PIP 2012*

- waterloop ten zuiden van Cranenweijer (nr. 20b)
Op de verbeelding bij het PIP 2010 is per abuis de waterloop ten zuiden van de Cranenweijer niet opgenomen. In het PIP 2012 is dit hersteld.

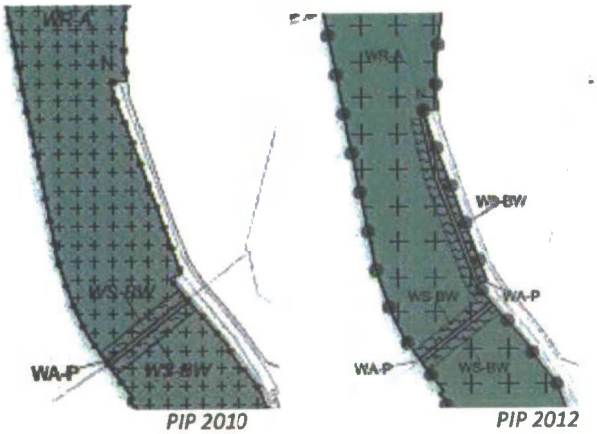

PIP 2010 *PIP 2012*

Correctie van bestemming Rendamax (nr 24)
Ter plaatse van het bedrijf Rendamax op bedrijventerrein Willem-Sophia vindt een grenscorrectie en bestemmingscorrectie plaats. De in het PIP voorziene ontsluiting in noordelijke richting komt te vervallen. Daarnaast vervalt de bestemming Bedrijf en vindt een herverdeling tussen de bestemmingen Verkeer (bedoeld voor laden, lossen en parkeren van Rendamax) en Natuur (compensatie) plaats. Hiermee wordt ook ecologische meerwaarde gerealiseerd.

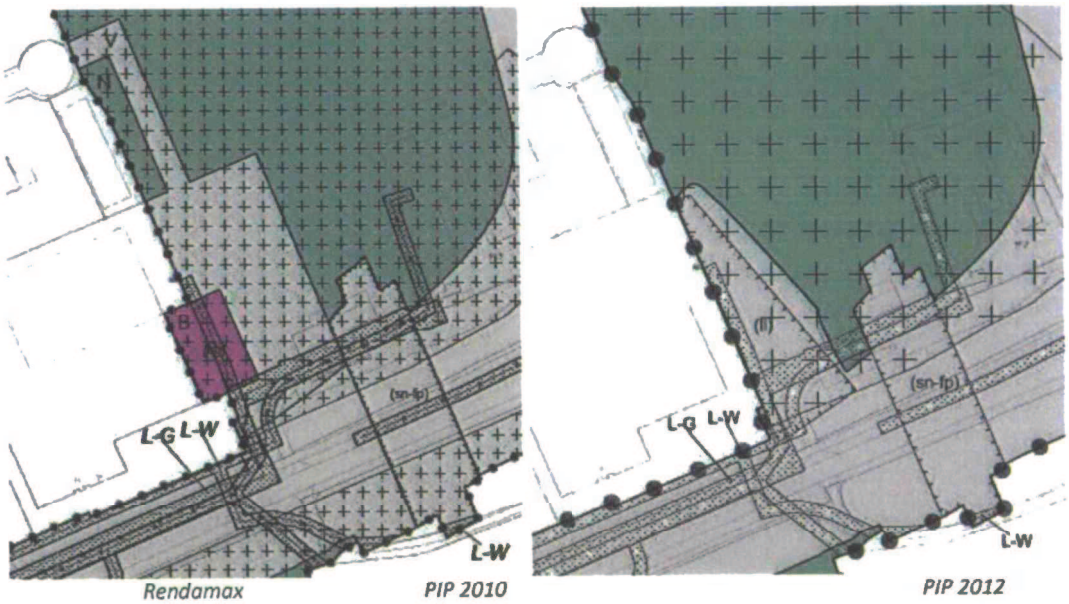

Rendamax *PIP 2010* *PIP 2012*

Correctie van de ontsluiting van Manege de Groene Vallei op de Baamstraat (nr 23)
In het PIP 2010 vervalt door de realisatie van de BPL de huidige aansluiting van Manege de Groene Vallei via de Baamstraat op de Hamstraat. Hiervoor is in het PIP 2010 een nieuwe ontsluiting voorzien. Deze is oostelijk van de Manege gelegen. De Manege is hiertegen in beroep gegaan en wil een aansluiting aan de westzijde van de Manege. De ontsluiting aan de westzijde is te steil voor vrachtwagens, paardentrailers e.d..Hieraan is in het PIP 2012 gehoor gegeven. Hiertoe zijn eerst diverse varianten onderzocht op oplossend vermogen, haalbaarheid en effecten. De nu in het PIP 2012 opgenomen ontsluiting wordt gezien als de meest optimale. Omdat de aansluiting van de Baamstraat op de Hamstraat niet verplaatst kan worden, vraagt dit om een extra weg tussen de Hamstraat en de Baamstraat om de Manege aan de westzijde te ontsluiten. Middels deze weg kan ook het hoogteverschil ter plaatse tussen Hamstraat en Manege op een technisch acceptabele manier worden overbrugd.

PIP 2010

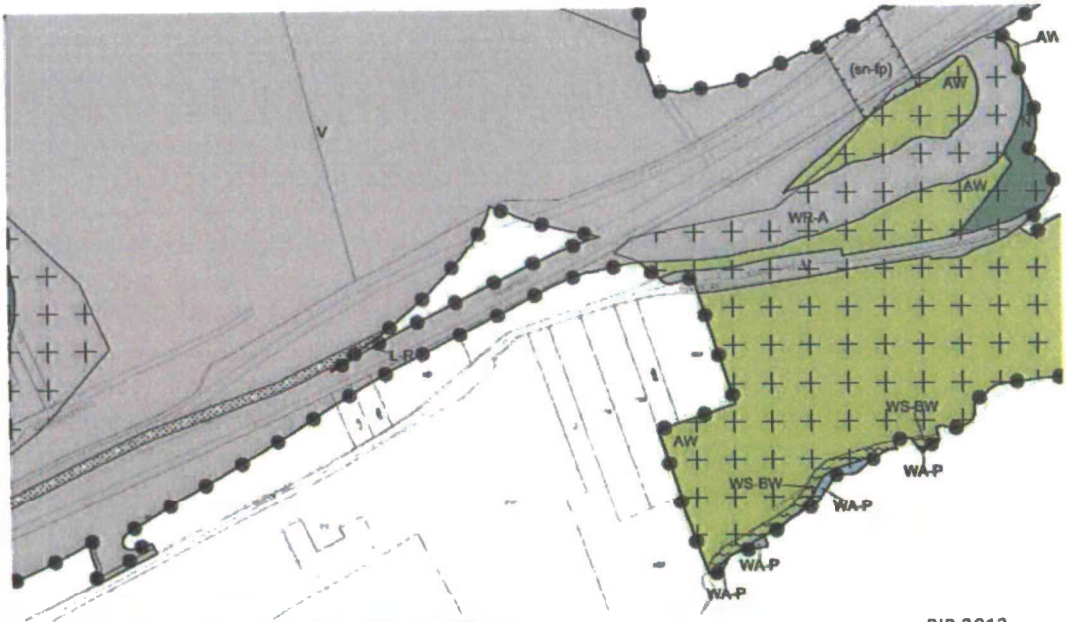

Ontsluiting Manege de Groene Vallei

PIP 2012

Correctie van de locatie van een vleermuizenhopover te Landgraaf (nr 17)
Te Landgraaf is in het PIP 2010 per abuis een vleermuizenhopover en aangrenzend agrarisch perceel op een verkeerd perceel opgenomen. In het PIP 2012 is dit hersteld door de vleermuizenhopover en het aangrenzende agrarische perceel een perceel op te schuiven. Bovendien is het ecologisch gezien gunstiger: het sluit beter aan op de bestaande ecologische structuur.

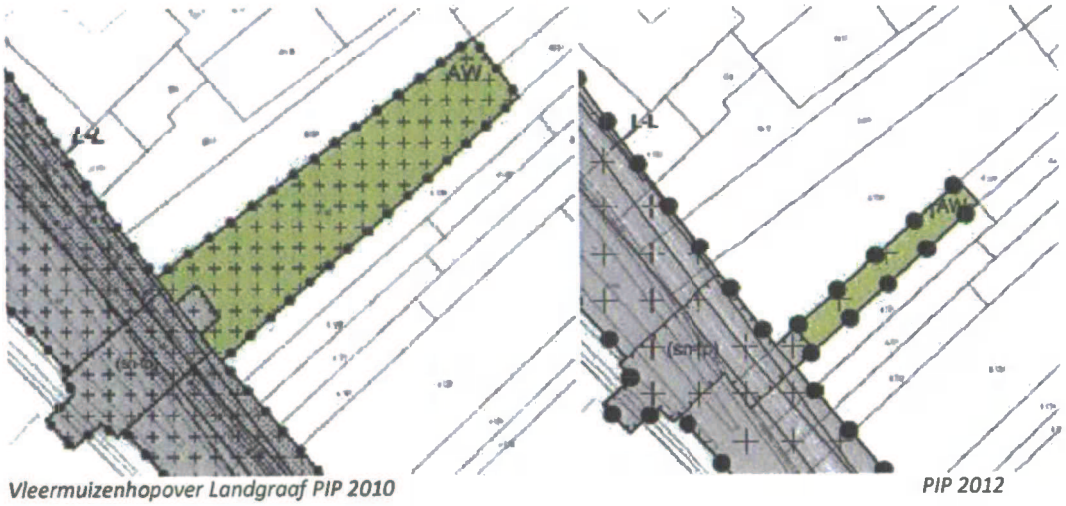

Vleermuizenhopover Landgraaf PIP 2010 *PIP 2012*

Consequenties op hoofdlijnen
De bovengenoemde wijzigingen hebben primair tot doel tegemoet te komen aan bezwaren van appellanten. Daar waar voormelde wijzigingen relatief kleine grenscorrecties betreffen heeft het behalve op de Verbeelding geeft effect op het PIP. Daar waar sprake is van bestemmingswijzigingen en/of nieuw ruimtebeslag kan er effect zijn op milieuaspecten). Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanpassing van de aansluiting Manege de Groene Vallei en de aanpassing van de vleermuizenhopover te Landgraaf. Daar waar sprake is van een verandering in milieueffecten is dit beschreven in de oplegnotities bij de betreffende deelrapporten.

2.4 Ambtshalve wijzigingen

In de periode 2010-2012 is ook een aantal verbeteringen ingebracht door de provincie zelf. Het betreffen aanpassingen aan het ontwerp van de BPL en/of wijzigingen in het PIP.

Verbetering fietsoplossing kruising Patersweg-Allee-Akerstraat Noord-Trichterweg te Hoensbroek (nr 8)
Ter hoogte van de kruising Paterweg-Allee-Akerstraat Noord-Trichterweg te Hoensbroek is ten opzichte van het PIP 2010 een andere kruispuntvorm (VRI in plaats van rotonde) en een betere/veiligere fietsvoorziening ontworpen. Hiertoe is een aantal varianten onderzocht op oplossend vermogen, haalbaarheid en effecten. De voor het fietsverkeer meest veilige oplossing is gekozen. Dit ontwerp vraagt in de "oksels"van de kruising en langs de westzijde van de Akerstraat -Noord extra ruimtebeslag.

PIP 2010

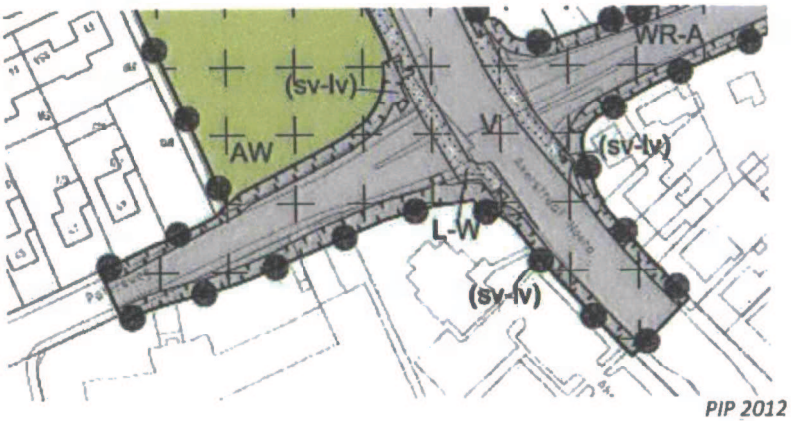

PIP 2012

Correctie bestemming perceel gemeente Brunssum van Agrarisch naar Natuur (nr11)
In de gemeente Brunssum is in het PIP 2010 zijn per abuis natuurpercelen bestemd als Agrarisch, terwijl ze feitelijk al natuur (bos) zijn). In het PIP 2012 is dit hersteld.

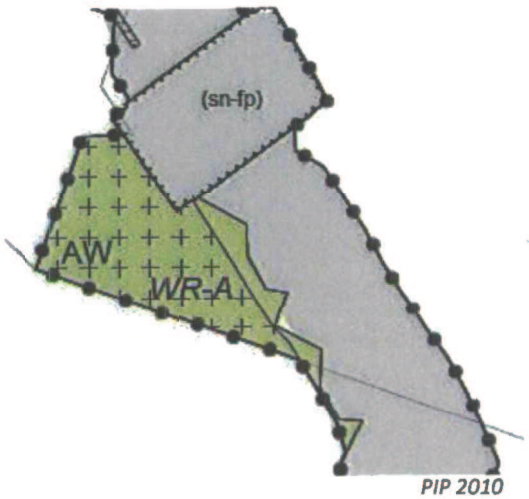

PIP 2010

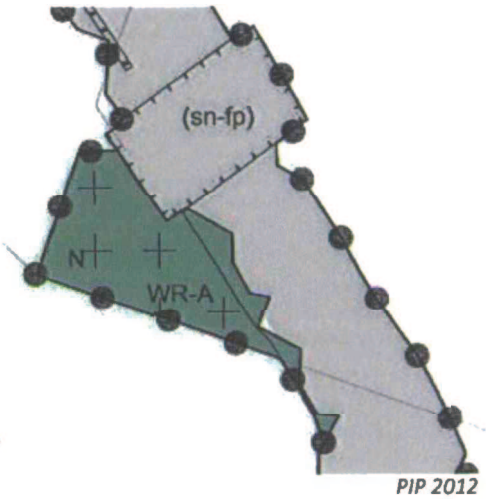

PIP 2012

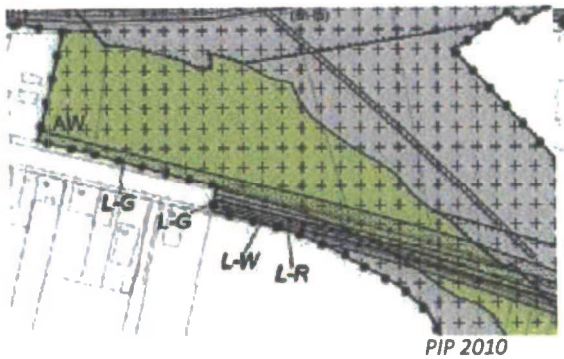

PIP 2010

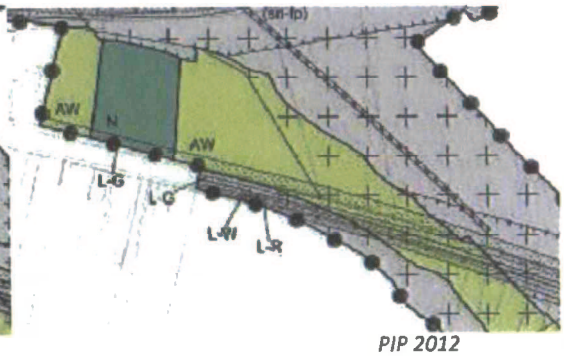

PIP 2012

Correctie van de ontsluiting van bedrijf Simrax op de Hopelerweg (nr 18)
In het PIP 2010 was voor het bedrijf Simrax een aansluiting opgenomen die bij nadere uitwerking technisch niet haalbaar bleek. Er is een nieuwe, technisch haalbare aansluiting ontworpen en opgenomen in het PIP 2012. Deze vraagt ten opzichte van het PIP 2010 geen extra ruimtebeslag. wel is ter plaatse sprake van een verschuiving in bestemming van Agrarisch met waarden (A-W) naar Verkeer (V). Landschappelijk dient deze aansluiting nog verder uitgewerkt te worden. Ecologisch heeft deze aansluiting geen wezenlijk ander effect dan de aansluiting in het PIP 2010.

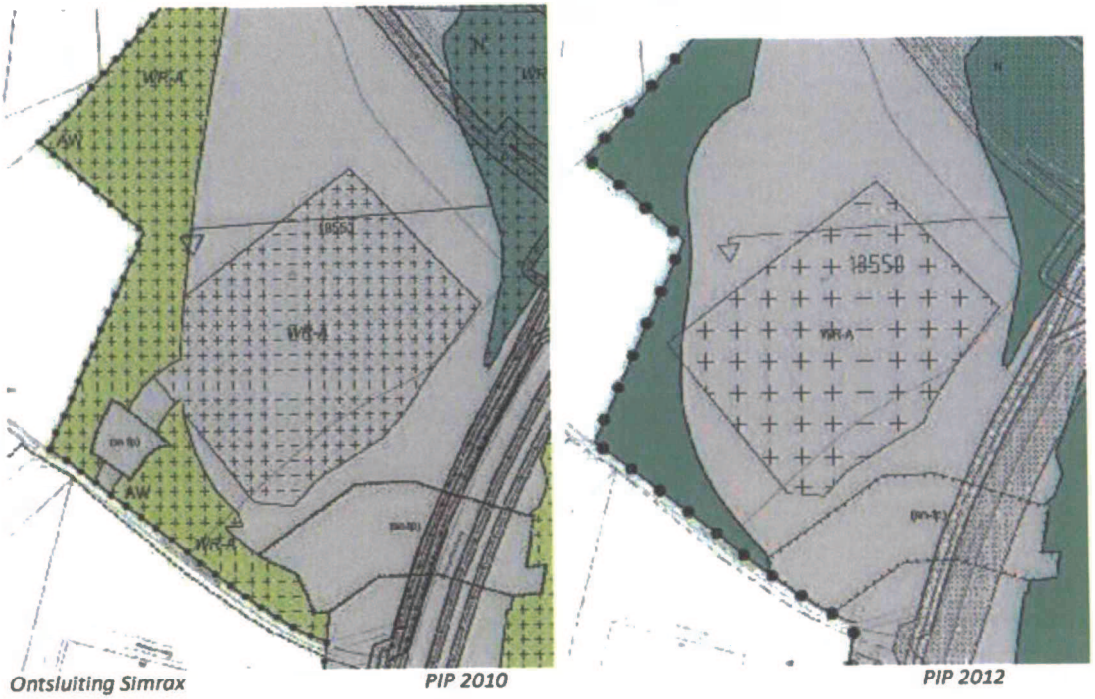

Ontsluiting Simrax *PIP 2010* *PIP 2012*

Correctie bestemming bedrijf Leeuwerweg te Nuth (nr 3)
In de gemeente Nuth is in het PIP 2010 per abuis een bedrijfsbestemming verkeerd opgenomen. In het PIP 2012 is dit hersteld.

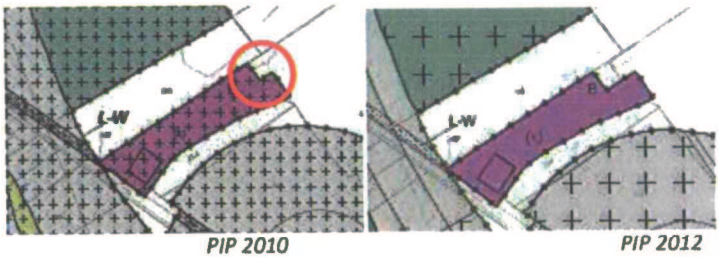

PIP 2010 *PIP 2012*

Correctie verbeelding ter plaatse van Caradon Stelrad (nr 4)
Ter plaatse van het bedrijf Caradon Stelrad is per abuis de verbeelding gedeeltelijk over het gebouw gelegd. In het PIP 2012 is dit hersteld.

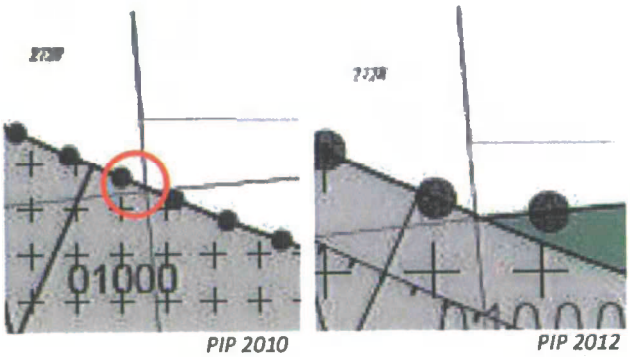

PIP 2010 *PIP 2012*

Verduidelijking van de natuurrapportages, correctie/optimalisatie natuurcompensatiegronden
In de beroepsfase op het PIP 2010 is gevraagd om een duidelijker overzicht van effecten op natuur. Niet alleen van het effect op Natura 2000 (de Passende Beoordelingen), maar ook van het effect op de overige natuur (EHS, POG, soorten). Hieraan is in het PIP 2012 invulling gegeven. Er is op basis van de deelrapporten uit 2010, de in de tussentijd beschikbare gekomen aanvullende informatie en de wijzigingen in het PIP 2012 een nieuw natuurrapport (deelrapport 7) geschreven.
Belangrijke wijziging hierin betreft het rekening houden met de noodzaak om ontheffingen aan te vragen in het kader van de Flora- en Faunawet. In het PIP 2010 werd nog uitgegaan van een volledige mitigatie van effecten, waardoor geen ontheffing nodig zou zijn. Na vaststelling van het PIP is gebleken dat volledige mitigatie niet mogelijk was en is alsnog ontheffing moet worden aangevraagd. Ten behoeve van de ontheffingen is ook extra compensatie in het PIP opgenomen. Dit is verwerkt in het aangepaste deelrapport 8 Natuur. Hieraan zijn de aanvullende inventarisaties toegevoegd.

Terugbrengen aantal percelen met dubbelbestemming Waarde - Archeologie
In het PIP 2010 is voor een groot aantal percelen een dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen. Dit omdat voor deze percelen nog geen nader archeologisch onderzoek verricht was en deze percelen daarmee archeologisch nog niet "vrijgegeven" konden worden. Inmiddels heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden en is geconstateerd dat voor een deel van de percelen de dubbelbestemming Waarde-Archeologie niet meer nodig is. Het PIP 2012 is hierop aangepast. Deelrapport 7 Archeologie is vervangen door het definitieve archeologische rapport en het aanvullende archeologisch onderzoek.

Tekstuele wijzigingen/correcties op Verbeelding, in Regels en in Toelichting.
Tot slot zijn diverse kleine tekstuele aanpassingen aan het PIP 2012 doorgevoerd.

2.5 Actualisatie onderzoeken

De laatste categorie wijzigingen betreft in de periode 2010-2012 aangevulde en/of geactualiseerde onderzoeken. De belangrijkste betreffen:

- Natuur
  Aanvullende natuurinventarisaties zie paragraaf 2.4
- Archeologie
  Aanvullend archeologisch onderzoek: zie paragraaf 2.4

Consequenties op hoofdlijnen
Voor zover de actualisaties van onderzoeken consequenties hebben op het PIP is dit beschreven in de oplegnotities bij de betreffende deelrapporten en in de betreffende tekstpassages in de Toelichting.

oranjewoud
Member of Antea Group

oranjewoud

Bijlage Overzichtkaart locaties maatregelen en wijzigingen PIP 2012

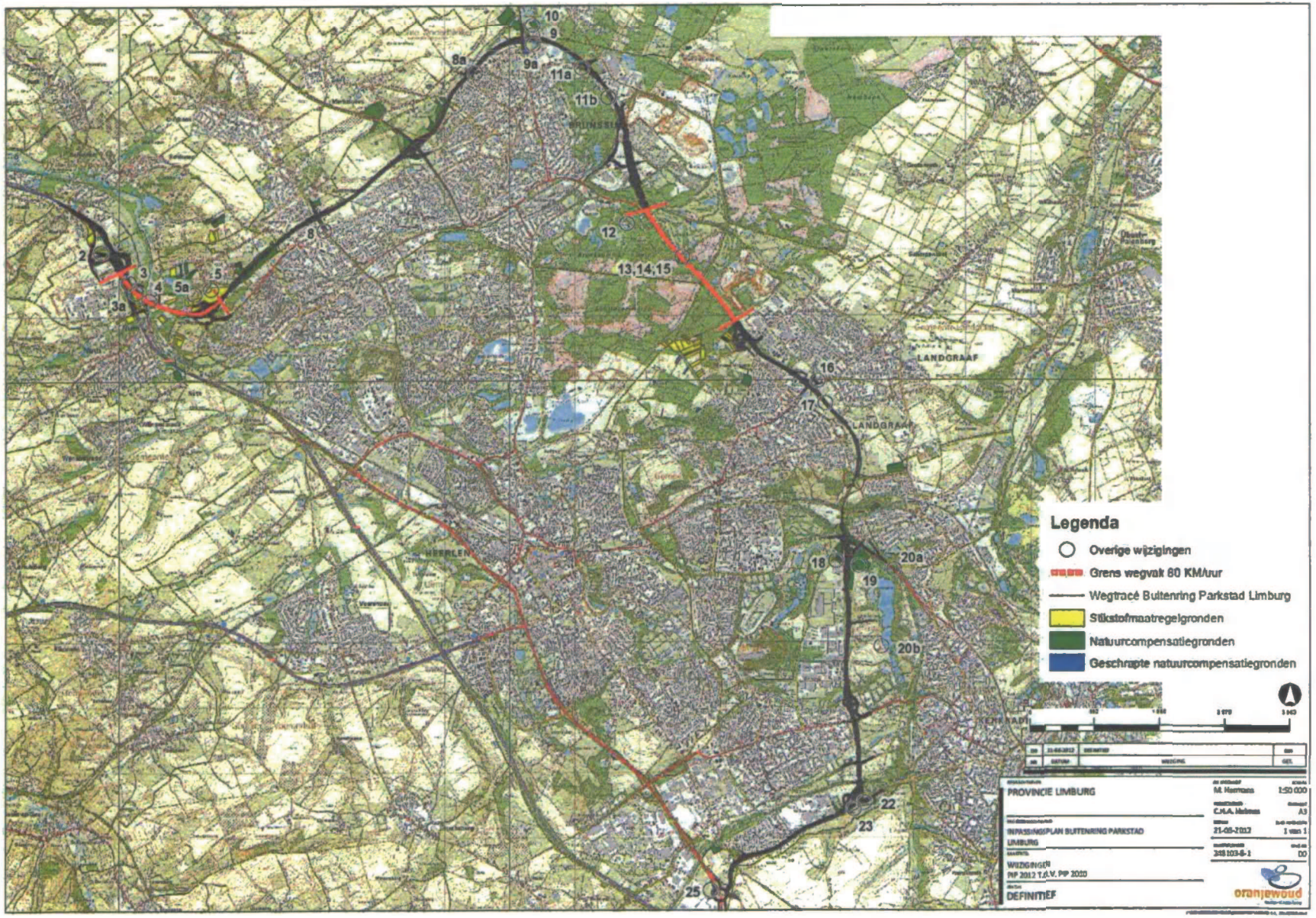

Onderzoeksrapport

Inpassingsplan 2012
Buitenring Parkstad Limburg

11 Juni 2012

Statengriffie Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Bezoekadres Statengriffie:
Gouvernement aan de Maas
Limburglaan 10
6229 GA Maastricht

Tel: +31 (0)43 389 7839
Fax: +31 (0)43 389 8833

E-mail: staten@prvlimburg.nl
Internet: www.limburg.nl

Limburgs Parlement

provincie limburg

1 INHOUD

2 INLEIDING 3

2.1 Aanleiding en achtergrond: Statenvoorstel GS PIP Buitenring Parkstad Limburg 2012 3
2.2 Onderwerp van onderzoek: Statenvoorstel Buitenring Parkstad Limburg (BPL) 2012 3
2.3 Korte historische schets rapporten Groot project BPL in relatie tot RGP 4
2.4 Afspraken ten aanzien van bijzondere situatie PIP BPL 2012 in relatie tot RGP 4

3 UITGANGSSITUATIE ONDERZOEK 5

3.1 Krapte in termijnstelling PIP BPL 2012 5
3.2 Aangeleverde documenten 5

4 ONDERZOEKSBEVINDINGEN 6

5 CONCLUSIE 6

6 AANBEVELINGEN 7

BIJLAGE 1 REGELING GROTE PROJECTEN IN HET KORT 8

2 INLEIDING

2.1 Aanleiding en achtergrond: Statenvoorstel GS PIP Buitenring Parkstad Limburg 2012

Het project *Buitenring Parkstad Limburg (BPL*) is door PS op 18 december 2009 als groot project aangewezen, vanwege de grote impact van dit project.
Dit betekent onder andere dat Gedeputeerde Staten (GS), PS regelmatig, tenminste 2 maal per jaar via een voortgangsrapportage, moeten informeren over de stand van zaken rond het project BPL.
Beoogd resultaat van de RGP is een versterking van de controlerende taak van PS bij omvangrijke projecten zodat PS (bij) kunnen sturen. Provinciale Staten (PS) hebben op 16 december 2011 de gewijzigde 'Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011' (RGP), vastgesteld. De RGP in het kort is opgenomen als bijlage.

Op 9 februari 2012 heeft de Controlecommissie gesproken over de 3e Voortgangsrapportage van het grote project Buitenring Parkstad Limburg, die zou moeten gaan over de tweede helft van 2011. Gezien de rechterlijke uitspraak op 7 december 2011 heeft de Controlecommissie ingestemd met het voorstel van GS om de derde Voortgangsrapportage door te laten lopen tot maart 2012. Begin maart 2012 zou dan door GS de beslissing worden genomen over de verdere uitwerking van de Buitenring. N.a.v. de derde Voortgangsrapportage Buitenring en het besluit dat GS begin maart over de Buitenring zouden nemen, zou de Controlecommissie kunnen besluiten of er een onderzoeksrapport bij de derde Voortgangsrapportage komt. Op 6 maart komen GS met een informerend stuk waaruit blijkt dat er een nieuw Inpassingsplan Buitenring Parkstad moet komen. Voorzien is in besluitvorming daarover door GS op 5 juni en gevraagd wordt een extra commissievergadering medio juni in te lassen zodat besluitvorming door PS nog net voor het zomerreces plaats kan vinden. Het dilemma waar de Controlecommissie mee geconfronteerd wordt, is of er nog tijdig een onderzoeksrapport bij de te wijzigen/nieuw op te stellen basisrapportage gemaakt zou kunnen worden. Dit was afhankelijk van de tijdige aanlevering van de rapportage: het onderzoek zou niet perse nog door een extern bureau of Unit Control hoeven te worden uitgevoerd, als de nieuwe Statenonderzoekers tijdig zouden kunnen worden aangesteld. Per 1 mei werd de eerste Statenonderzoeker aangesteld. Kort daarna werd door GS gemeld dat de derde voortgangsrapportage niet tijdig gereed gemaakt kon worden en kregen Controlecommissie en het Presidium het verzoek om deze te mogen integreren in een Statenvoorstel. Hier is het Presidium, op verzoek van de Controlecommissie, op 10 april 2012 mee akkoord gegaan. Op 20 april ging het Presidium op verzoek van de Controlecommissie, onder bepaalde randvoorwaarden, ook akkoord met een kortere tijd voor bestudering en beoordeling van de stukken.

2.2 Onderwerp van onderzoek: Statenvoorstel Buitenring Parkstad Limburg (BPL) 2012

"De Buitenring Parkstad Limburg (Buitenring) is geprojecteerd in een sterk verstedelijkt gebied (gemeenten: Nuth, Heerlen, Schinnen, Brunssum, Onderbanken, Landgraaf en Kerkrade) dat qua verkeerstructuur eenzijdig gericht is op de A76. Mede hierdoor en als gevolg
van het mijnverleden is een wirwar van wegen is ontstaan. Met name richting oostzijde van Parkstad zijn er problemen met de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.
Het bestaande wegennet van Parkstad vertoont dan ook onvoldoende samenhang en is op veel punten overbelast waardoor congestie optreedt. Bovendien rijdt veel verkeer door woonkernen, omdat structuur ontbreekt. De geplande Buitenring moet een oplossing bieden voor de geschetste problematiek.
De Provincie is initiatiefnemer van en opdrachtgever voor het project Buitenring. De gemeenten fungeren als procedure- en kennisautoriteit en dragen bij in de financiering van de Buitenring".
Bron: Gewijzigde Basisrapportage Buitenring Parkstad, 30 juni 2010

In de Regeling Grote Projecten staat precies omschreven waar een voortgangsrapportage en een basisrapportage aan moet voldoen. Bij een basisrapportage en eens in het jaar bij een voortgangsrapportage ontvangen Provinciale Staten een onderzoeksrapport. Een dergelijk rapport bevat in ieder geval een oordeel over:

- de kwaliteit en volledigheid van de in het voorstel wel opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses;
- het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing;
- de projectbeheer(sing), waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit (van de opzet) van de bestuurlijke informatievoorziening, de kwaliteit van de opzet (en de werking) van de administratieve organisatie en de kwaliteit van de opzet (en de werking) van het systeem van de interne controle.

De opdracht aan de Statenonderzoekers is het Statenvoorstel PIP BPL op bovengenoemde punten te beoordelen.

2.3 Korte historische schets rapporten Groot project BPL in relatie tot RGP

Basisrapportage BPL	Rapport 9 maart 2010
Onderzoeksrapport bij Basisrapportage BPL	Rapport van Unit Control 10 mei 2010
Aangevulde Basisrapportage BPL	Rapport, 30 juni 2010 vastgesteld door PS op 9 juli 2010
Eerste Voortgangsrapportage BPL	Rapport, december 2010, vastgesteld door PS op 10/11 februari 2011
Tweede Voortgangsrapportage BPL	Rapport, juni 2011, aanvankelijk aangehouden en tenslotte op de lijst ingekomen stukken geplaatst (week 5 en 6 2012).
Audit Projectorganisatie BPL	Auditrapport Unit Control, voor kennisgeving aangenomen door de Statencommissie R&I, april 2012

2.4 Afspraken ten aanzien van bijzondere situatie PIP BPL 2012 in relatie tot RGP

Voortgangsrapportage 3 volgens RGP, zou een looptijd hebben over de tweede helft 2011, maar deze is uitgesteld, aangezien de Raad van State op 7 december 2011 het Provinciaal Inpassingsplan (PIP BPL 2010) heeft vernietigd vanwege stikstof-uitstoot-problematiek en daarna besloten is om een nieuw PIP op te stellen. Dit PIP BPL 2012 ligt thans voor.

Op 20 april 2012 heeft het Presidium op voorstel van de Controlecommissie besloten om af te wijken van het gestelde in de RGP in het belang van de voortgang van het project en af te zien van Voortgangsrapportage 3 van BPL, onder de voorwaarde dat alle gewenste informatie (ook voor wat betreft wijzigingen t.o.v. de eerder opgestelde Basisrapportage d.d. 30 juni 2010), in het PIP BPL 2012 wordt opgenomen. De informatieonderdelen v.w.b. de Basisrapportage in het PIP BPL 2012 moeten daarbij zijn afgestemd op de kaderstellende rol van PS, terwijl de informatieonderdelen v.w.b. de Voortgangsrapportage in het PIP BPL 2012 een beschrijving bevat op afwijkingen van reeds vastgestelde kaders. Er moet dus scherp inzichtelijk worden gemaakt wat de verschillen t.o.v. van de reeds vastgestelde kaders zijn. Het Presidium heeft besloten dat de Controlecommissie dit toetst.

Voorliggend rapport is het resultaat van deze toetsing en is uitgevoerd door de Statenonderzoekers van de Statengriffie.

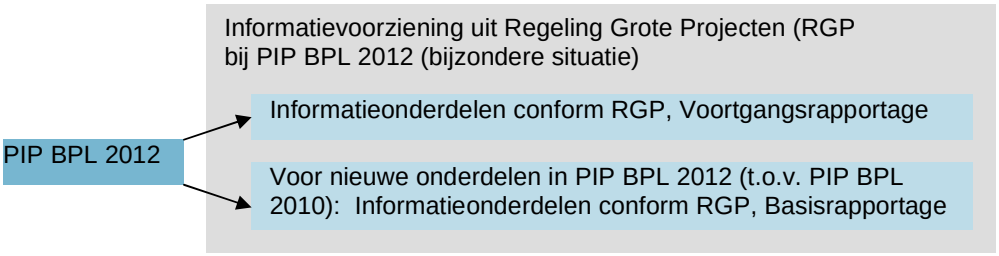

3 UITGANGSSITUATIE ONDERZOEK

3.1 Krapte in termijnstelling PIP BPL 2012

GS besluit	5 juni 2012
(Extra) Controlecommissie	11 juni 2012
(Extra) Commissie R&I	15 juni 2012
PS vergadering	22 juni 2012

Afgesproken is dat de concept-stukken van het PIP BPL 2012 in *week 22 (woensdag 30/donderdag 31 mei),* aangeleverd zouden worden bij de Statenonderzoekers om deze in de gelegenheid te stellen om de afgesproken toetsing voor Controlecommissie/Statencommissie R&I zo goed mogelijk uit te kunnen voeren in de beperkt beschikbare tijd.
Echter eerst op dinsdagmiddag 5 juni is de GS nota met Statenvoorstel en bijlagen in concept verstrekt,. Een volgende (incomplete) aanvullende set stukken is *donderdag 7 juni* namiddag verstrekt, waarbij is aangekondigd dat *maandag 11 juni nog een* 'nalevering' van stukken plaats zou vinden.

Vooraf was bij de Controlecommissie bekend dat in de gekozen procedure gewerkt zou moeten worden met zeer krappe termijnen. Met het maken van goede afspraken vooraf werd verwacht dat dit, met enig kunst- en vliegwerk, uiteindelijk toch zou moeten kunnen leiden tot een globale toetsing en advisering door de Statenonderzoekers aan de Controlecommissie. Door de vertraagde aanlevering van (incomplete) stukken(sets) is het werk van de Statenonderzoekers sterk bemoeilijkt.

3.2 Aangeleverde documenten

De stukken die aangeleverd zijn t.b.v. voorliggend rapport zijn: het Statenvoorstel G-12-022-1 inzake Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 d.d. 5 juni 2012 met bijbehorend ontwerp-besluit PS (bijlage 1), Externe veiligheid/verantwoording groepsrisico (bijlage 2), Financiën (bijlage 3) en Voortgang project Buitenring (bijlage 4).

Ook zijn de eerdere aanbevelingen/besluiten ten aanzien van de Basisrapportage PIP BPL 2010 en de voorgaande 2 Voortgangsrapportages naast de stukken gelegd.

Bovenstaande houdt in dat alle na *donderdag 7 juni 14.00 uur*, beschikbaar gestelde documenten niet in voorliggend onderzoek zijn betrokken.

Dit geldt ook voor de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) die in het Statenvoorstel door GS is aangekondigd voor maandag 11 juni.

4 ONDERZOEKSBEVINDINGEN

Met het combineren van een herziene basisrapportage en voortgangsrapportage heeft het Presidium met haar besluit van 20 april, bewust afgeweken van de vormvereisten uit de Regeling Grote Projecten. Dit en de wijze waarop de stukken zijn aangeleverd bemoeilijkt het toetsen aan de (formats behorend tot de) Regeling Grote Projecten.

Er is weliswaar een document Voortgang Project Buitenring toegevoegd, maar uit het aangeleverde pakket stukken (zie 3.2) is niet altijd op te maken wat de verschillen t.o.v. de reeds vastgestelde kaders zijn. Een relatie met de eerdere Basisrapportage uit 2010 is wellicht (impliciet) gelegd, maar is niet als zodanig benoemd en herkenbaar in de beoordeelde stukken.

Geconstateerd wordt dat in de aangeleverde stukken zowel financiële als niet-financiële informatie is opgenomen.
Qua niet-financiële informatie is bijlage 4 'Voortgang project Buitenring' met name relevant. Deze bijlage geeft inzicht in de inhoudelijke voortgang en stand van zaken van het project BPL en moet volgens GS worden gelezen in samenhang met het Statenvoorstel inzake de BPL.
In deze bijlage wordt bij het onderdeel 2.7 aangegeven dat *'aansluiting Nuth een uitbreiding is van de scope. Het aspect tijd mag voor het totale project niet worden aangepast, hetgeen zijn uitwerking heeft op het aspect geld'.* Dit is cryptisch gesteld.

De financiële informatie is met name te vinden in bijlage 3 'Financiën' bij het Statenvoorstel.
De financiële tabellen en de samenhang ertussen beogen een duidelijk beeld te schetsen van oorspronkelijke raming (PIP PBL 2010), situatie per 6 maart 2012 en de situatie per 5 juni 2012. Door het niet consequent aangeven van het peilmoment kan echter verwarring ontstaan. De afwijking is daarmee niet inzichtelijk gemaakt. Ook is bij sommige tabellen niet duidelijk welke optelling is gevolgd.
Bij tabel D Financiële consequenties Contract MNO Vervat is geen toelichting opgenomen en de samenhang met tabel E (Financiële consequenties Vertraging MNO Vervat) is niet duidelijk.

De toegepaste calculatiemethoden zijn niet herkenbaar (benoemd) terug te vinden in de aangeleverde stukkenset. Summier is een paragraaf IV. 'Risicobeheersing' terug te vinden in het Statenvoorstel. Op pagina 16 van het Statenvoorstel wordt een afbeelding uit het risicoregister gepresenteerd. De risico-afwijking ten opzichte van eerdere peilmoment(en) is hier niet uit af te leiden omdat een risicoregister van een eerdere datum (refentiemateriaal) ontbreekt.

Over de projectorganisatie, administratieve organisatie en interne controle is geen informatie terug te vinden in de stukken. Qua projectbeheersing wordt in bijlage 4 'Voortgang project Buitenring' bij het Statenvoorstel verwezen naar de Risman-methode. Meer informatie is niet herkenbaar terug te vinden in de stukkenset.

5 CONCLUSIE

Door de door het Presidium gekozen afwijkende procedure (t.o.v. de Regeling Grote Projecten), door te late aanlevering van stukken en de gemaakte kanttekening van een onvolledig pakket aangeleverde stukken en tijdgebrek, is het voor de Statenonderzoekers niet mogelijk om een oordeel te geven over de toereikendheid van de informatie in het PIP BPL 2012 voor wat betreft het voldoen aan de uitleg die het Presidium, in deze specifieke situatie van het PIP BPL 2012, heeft gegeven aan de Regeling Grote Projecten.

6 AANBEVELINGEN

Onderstaand wordt niet ingegaan op de inhoud van de aangeleverde stukken, maar is vooral in procesmatige zin een aantal aanbevelingen geformuleerd.

a. Op dit moment ligt besluitvorming voor ten aanzien van het PIP BPL 2012. Het is mogelijk dat PS in hun vergadering van 21/22 juni a.s. nog besluiten om de (inhoudelijke) scope van het project te wijzigen. Mocht dit gebeuren dan heeft dit ook effect in financiële zin. GS hebben in hun Statenvoorstel van 5 juni 2012 aangegeven om in oktober 2012 een integraal kredietbesluit aan PS voor te leggen. Een eventuele scope-aanpassing kan hierin worden opgenomen.
Nu ook geconstateerd is dat geen oordeel kan worden gegeven over de toereikendheid van de informatie in het PIP BPL 2012, zou het moment van besluitvorming van PS over het integraal kredietbesluit in oktober 2012 (waarbij het zicht op samenhang tussen inhoud en financiën voor het project BPL samen wordt gebracht) een geschikt moment zijn als ijkmoment/nulmeting voor een Basisrapportage 2012 conform de Regeling Grote Projecten (RGP). Deze Basisrapportage 2012 vormt dan weer het vertrekpunt voor de reeks opvolgende voortgangsrapportages conform de RGP.

   Aanbevolen wordt dat PS GS opdracht geven om bij het in oktober aan PS voor te leggen integraal kredietbesluit van het BPL, een Basisrapportage 2012 te overleggen conform de eisen in de RGP en de Statenonderzoekers (via de Commissie voor Ruimte en Infra) opdracht te geven om een Onderzoeksrapport bij de Basisrapportage 2012 op te stellen;

b. Geconstateerd is dat de informatie behorend bij een derde voortgangsrapportage en informatie behorend bij een basisrapportage niet gescheiden zijn aangeleverd. Ook is een relatie met de eerdere Basisrapportage uit 2010 wellicht (impliciet) gelegd, maar niet als zodanig benoemd en herkenbaar in de aangeleverde stukken. Daardoor is niet altijd goed op te maken wat de verschillen t.o.v. de reeds vastgestelde kaders zijn

   Aanbevolen wordt dat PS aan GS opdracht geven om de inhoud van de Basisrapportage zodanig in te richten dat deze als nulmeting kan fungeren voor de nieuwe situatie van de Buitenring Parkstad Limburg. Het ijkmoment start op het moment van besluitvorming van PS ten aanzien van het PIP 2012 op 22 juni 2012. De Basisrapportage 2012 hoeft dus geen inzicht te bieden in de historische geschiedschrijving van het project BPL;

c. Gezien de complexiteit, dynamiek en omvangrijke stukkenstroom is het lastig om het overzicht te houden op het project BPL.

   Om de informatie actueler aan te bieden aan PS en projectwijzigingen frequenter inzichtelijk te krijgen, wordt aanbevolen om PS aan GS opdracht te geven om de frequentie van rapporteren (het eerstkomende jaar) tijdelijk te intensiveren naar 1 maal per kwartaal, te starten het eerste kwartaal na de Basisrapportage 2012;

d. In april 2012 heeft de Statencommissie R&I het auditrapport van de audit naar de projectorganisatie van de Buitenring Parkstad (uitgevoerd door de Unit Control), voor kennisgeving aangenomen.
De Unit Control doet in dit rapport een aantal aanbevelingen waarop zowel directie als GS hebben gereageerd. GS geven daarbij aan een aantal aanbevelingen op te willen volgen, maar dat dit gekoppeld is aan de periode na besluitvorming over het PIP BPL 2012.

   Aanbevolen wordt dat PS GS opdracht geeft om in januari 2013 een procesevaluatie van het project BPL aan te bieden aan PS (via de Controlecommissie). Onderdeel van het evaluatierapport zijn onder andere:
   - *de activiteiten die GS heeft ondernomen om tegemoet te komen aan de aanbevelingen uit het auditraport van de audit naar de projectorganisatie van de Buitenring Parkstad (uitgevoerd door de Unit Control;*
   - *de resultaten van de historische kostenontwikkeling van de Buitenring die GS laat toetsen door een*

onafhankelijke partij.

BIJLAGE 1 REGELING GROTE PROJECTEN IN HET KORT

RGP in het kort
De RGP gaat, voor de projecten die vanuit deze regeling zijn aangewezen, uit van een logisch opvolgende reeks van basisrapportage, voortgangsrapportage en eindevaluatie.
De basisrapportage is het eerste controledocument in de reeks.
De Statencommissie ziet daarbij toe op:
- de volledigheid van de overgelegde informatie aan de hand van de afgesproken informatie-eisen;
- de toereikendheid en tijdigheid van de overgelegde informatie;
- de financieel-economische en budgettaire aspecten van de overgelegde informatie

Op basis van een voorstel van de Statencommissie, stellen PS de door GS opgestelde (en eventueel op verzoek van de Statencommissie aangevulde) Basisrapportage vast. Van de Voortgangsrapportages neemt de Statencommissie kennis en ter vaststelling van de eindevaluatie doet de Statencommissie een voorstel aan PS.

Aanwijzigingen in RGP ten aanzien van onderzoeksrapporten:
1. bij de *basisrapportage* ontvangen Provinciale Staten tevens een onderzoeksrapport met een oordeel over in ieder geval:
- de kwaliteit en de volledigheid van de in de basisrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses;
- het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing;
- het projectbeheer, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de opzet van de bestuurlijke informatievoorziening, de kwaliteit van de opzet van de administratieve organisatie en de kwaliteit van de opzet van het systeem van interne controle.
2. bij *voortgangsrapportages* wordt, gerekend vanaf de tweede voortgangsrapportage, ten minste één maal per jaar een onderzoeksrapport gevoegd met een oordeel over:
- de kwaliteit en volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage;
- de beheersing en het beheer van het project waarbij in het bijzonder wordt gekeken naar de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de bestuurlijke informatievoorziening, de werking van de administratieve organisatie en de werking van het systeem van interne controle.
3. op verzoek van de Statencommissie wordt bij de *eindevaluatie* een onderzoeksrapport gevoegd met een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de eindevaluatie.

PROVINCIAAL BLAD
JAARGANG: 2011
NR.: 119

Officiële naam regeling:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2011
Citeertitel:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2011
Naam ingetrokken regeling:	Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2009
Besloten door:	Provinciale Staten op 16 december 2011
Onderwerp:	Regeling Grote Projecten (RGP) Provincie Limburg
Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd:	Artikel 105 Provinciewet
Datum inwerkingtreding:	20 december 2011
Looptijd regeling:	Geen einddatum
Verantwoordelijke afdeling:	Griffie
Bijlage:	Gewijzigde Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011

Provinciale Staten van Limburg,

maken ter voldoening aan het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht en het bepaalde in de Provinciewet bekend dat zij in hun vergadering van 16 december 2011 hebben besloten als volgt:

gezien het voorstel van de Controlecommissie van Provinciale Staten van Limburg van 6 december 2011

besluiten:

1. De Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2011 vast te stellen.

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 16 december 2011.

Mevrouw drs. J.J. Braam, griffier

De heer L.G.P. van Bilsen, vice-voorzitter

Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011

Hoofdstuk I. Begripsbepalingen

Artikel 1. Begripsbepalingen

a. Audit: alle vormen van onderzoek, niet zijnde het onder c genoemde onderzoeksrapport, die betrekking hebben op een groot project en die relevant worden geacht voor een adequate sturing of beheersing van het project door Gedeputeerde Staten, of de besluitvorming over, dan wel de controle op het groot project door Provinciale Staten;
b. Statencommissie: de op grond van artikel 80 van de Provinciewet ingestelde commissie die het groot project tot haar taakveld rekent;
c. onderzoeksrapport: een rapport dat ter beoordeling van de Controlecommissie door de Statenonderzoeker, een extern bureau of de Unit Control wordt opgesteld;
d. lopend project: project waarvoor Provinciale Staten op het moment van inwerkingtreding van de regeling reeds kaders hebben gesteld en financiële middelen hebben gereserveerd;
e. groot project: een door Provinciale Staten aangewezen project waarop deze regeling van toepassing is.

Hoofdstuk II. Aanwijzing groot project en uitvoering van de controle op een groot project

Artikel 2. Voorstel tot aanwijzing groot project

1. Provinciale Staten kunnen besluiten tot aanwijzing van een groot project indien het project minimaal € 10 miljoen financiële gevolgen heeft voor de provincie Limburg, de reguliere controle- en verantwoordings-instrumenten ontoereikend zijn en voldaan wordt aan één of meer van de volgende overwegingen:
    a. Er is sprake van een niet routinematige, grootschalige en in de tijd begrensde activiteit;
    b. de Provincie draagt alleen of grotendeels de verantwoordelijkheid voor het project;
    c. er zijn aanmerkelijke (financiële) uitvoeringsrisico's aan het project verbonden;
    d. er zijn belangrijke gevolgen voor de samenleving of de Provincie aan verbonden;
    e. er is sprake van toepassing van nieuwe technologieën of financieringsconstructies;
    f. er is sprake van een in organisatorisch opzicht complex besturings- en uitvoeringsproces.
2. De basisrapportage vormt het startdocument van de controle door Provinciale Staten op het groot project en wordt door Gedeputeerde Staten tijdig geleverd bij elk Statenvoorstel over een (aanvullend) financieel commitment van de provincie van in totaliteit minimaal 10 miljoen euro voor het betreffende project, op basis waarvan Provinciale Staten besluiten al dan niet over te gaan tot aanwijzing als groot project.
3. De Statencommissie kan Provinciale Staten, al dan niet op initiatief van Gedeputeerde Staten, de Controlecommissie of Provinciale Staten, voorstellen doen tot aanwijzing van een groot project.
4. Gedeputeerde Staten worden van het besluit van Provinciale Staten inzake de toekenning van de status van een groot project in kennis gesteld.

Artikel 3. Verantwoordelijke commissie voor uitvoering van de controle door Provinciale Staten op een groot project

1. De Controlecommissie is namens Provinciale Staten belast met de uitvoering van deze regeling. Zij ziet daarbij toe op de juiste toepassing van deze regeling;
2. De Controlecommissie stelt voor de uitvoering van deze regeling desgewenst formats en checklists vast.
3. De Statencommissie ziet per aangeleverde rapportage toe op:
    a. de volledigheid van de overgelegde informatie aan de hand van de afgesproken informatie-eisen;
    b. de toereikendheid en tijdigheid van de overgelegde informatie;
    c. de financieel-economische en budgettaire aspecten van de overgelegde informatie.

Artikel 4. Uitgangspunten voor controle door Provinciale Staten

1. De Controlecommissie stelt de uitgangspunten vast voor de controle door Provinciale Staten op grote projecten. Tot deze uitgangspunten behoren in ieder geval:
    a. De duur van de status van groot project;
    b. de minimale doorlooptijd van een project;
    c. de verwerking van het project in de Provinciale begroting;
    d. aanwijzingen over de inrichting van de basisrapportage, voortgangsrapportages, onderzoeksrapporten en eindevaluatie voor zover afwijkend van of aanvullend op hetgeen in deze regeling is bepaald;
    e. frequentie en verschijningstijdstip van voortgangsrapportages en onderzoeksrapporten;
    f. relatie met in overige wet- en regelgeving gestelde voorschriften inzake controle en verantwoording.
2. De Controlecommissie betrekt Gedeputeerde Staten bij de totstandkoming van de uitgangspunten.
3. De Controlecommissie informeert Provinciale Staten over de vastgestelde uitgangspunten.
4. De uitgangspunten vormen de basis voor de door Gedeputeerde Staten voor te bereiden basisrapportage.
5. De Controlecommissie kan de uitgangspunten herzien.
6. Voortgangsrapportages worden ten minste twee keer per jaar uitgebracht.

Artikel 5. Vaststelling basisrapportage

1. De Statencommissie doet een voorstel aan Provinciale Staten ter vaststelling van de door Gedeputeerde Staten opgestelde (en eventueel op verzoek van de Statencommissie aangevulde) basisrapportage.
2. De Statencommissie kan Provinciale Staten voorstellen om de basisrapportage te herzien.
3. Een herziene basisrapportage wordt door de Statencommissie ter vaststelling aan Provinciale Staten voorgelegd.

Artikel 6. Kennis nemen van voortgangsrapportage

1. De Statencommissie neemt kennis van de voortgangsrapportage.
2. Als er in de voortgangsrapportage afwijkingen ten opzichte van de basisrapportage of door Provinciale Staten gestelde kaders (inhoudelijk/financieel/planning) aan de orde zijn wordt er door Gedeputeerde Staten een apart Statenvoorstel opgesteld waarin oorzaak en gevolg van de afwijkingen worden beschreven en waarin mogelijke alternatieven/keuzes voor Provinciale Staten zijn uitgewerkt. Het Statenvoorstel over afwijkingen ten opzichte van de kaders wordt behandeld door de Statencommissie en door Provinciale Staten.

Artikel 7. Vaststelling eindevaluatie

1. De Statencommissie doet een voorstel aan Provinciale Staten ter vaststelling van de eindevaluatie.
2. Gedeputeerde Staten worden van het besluit van Provinciale Staten inzake de beëindiging van de status van een groot project in kennis gesteld.

Hoofdstuk III. Informatievoorziening

Artikel 8. Aanwijzingen voor de basisrapportage

1. De informatie in de basisrapportage omvat in ieder geval:
    a. De doelstelling(en) van het project;
    b. een overzicht van de besluitvormingsmomenten en de betrokkenheid van Provinciale Staten daarbij;
    c. de reikwijdte van het project;
    d. de planning in de tijd van het project;
    e. de financiën van het project;
    f. de aan het project verbonden risico's;
    g. de wijze waarop het project zal worden beheerst en beheerd;
    h. alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten.
2. Bij de uitwerking van bovengenoemde categorieën dient, indien en voor zover van toepassing, in ieder geval ingegaan te worden op:
    a. De probleemanalyse die aan het project ten grondslag ligt;
    b. de (besluitvormings)procedure die wordt gevolgd ter verwezenlijking van het project, de voorziene planning van te nemen beslissingen die van belang zijn voor de voortzetting van het project en de formele positie die Provinciale Staten daarbij heeft;
    c. de toetsbaarheid van de doelstellingen van het project, de gekozen middelen om de doelstellingen te verwezenlijken, de motivering voor de gekozen oplossing, de uitgangspunten en vooronderstellingen voor verwezenlijking en eventuele raakpunten met andere activiteiten;
    d. de procedure en het tijdstip voor het verrichten van tussentijdse evaluatie(s) over de voortgang van het project;

e. de kostenraming van het project en de wijze waarop de geraamde bedragen tot stand gekomen zijn;
f. de wijze van financiering van de investerings- en uitvoeringskosten; indien van toepassing wordt daarbij ook aandacht besteed aan publiek-private samenwerking en de wijze van contractering en het eventueel aangaan van een deelneming;
g. de budgettaire inpassing van het groot project in de Provinciale begroting, de voorziene budgettaire dekking en afspraken over compensatie van eventuele overschrijdingen;
h. een beschrijving van de bij de projectvoorbereiding onderzochte alternatieven, met inbegrip van een financiële onderbouwing en risicoanalyses van deze alternatieven, alsmede de motivering waarom deze alternatieven zijn afgevallen;
i. de adviezen van externe deskundigen over de onderscheiden aspecten van het voorstel;
j. een uiteenzetting op hoofdlijnen van hoe het project georganiseerd is en hoe het beheerst en beheerd zal worden, waarbij aandacht besteed wordt aan de opzet van de bestuurlijke informatievoorziening, de opzet van de administratieve organisatie en de opzet van het systeem van interne controle.

3. Daarenboven gelden de volgende uitgangspunten:
   a. De basisrapportage dient de situatie te beschrijven bij ongewijzigd beleid (nulmeting), op een zodanige wijze dat effectmeting na verwezenlijking van het project mogelijk is;
   b. doelstellingen worden specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden en consistent geformuleerd;
   c. bij een groot project wordt altijd een kosten-batenanalyse opgesteld;
   d. bij een groot project wordt altijd een risicoanalyse opgesteld, waarin duidelijk wordt gemaakt welke mogelijke risico's aan het project verbonden zijn, wat de (financiële) gevolgen van de geïdentificeerde risico's kunnen zijn en hoe deze beheerst zullen worden.
4. Bij de basisrapportage ontvangt Provinciale Staten tevens een onderzoeksrapport met een oordeel over in ieder geval:
   a. De kwaliteit en de volledigheid van de in de basisrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
   b. de toegepaste calculatiemethoden en risicoanalyses;
   c. het realiteitsgehalte van de financiering en de budgettaire inpassing;
   d. het projectbeheer, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de opzet van de bestuurlijke informatievoorziening, de kwaliteit van de opzet van de administratieve organisatie en de kwaliteit van de opzet van het systeem van interne controle.

Artikel 9. Aanwijzingen voor de voortgangsrapportage

1. De informatie in de voortgangsrapportage is gericht op:
   a. De ontwikkelingen van de doelstelling(en) van het project ten opzichte van de basisrapportage;
   b. eventuele veranderingen in de voorziene (besluitvormings)procedure van het groot project en de betrokkenheid van Provinciale Staten daarbij;
   c. eventuele veranderingen in de reikwijdte van het project;
   d. de ontwikkeling van de planning van het project;
   e. de ontwikkeling van de financiën van het project;
   f. de ontwikkelingen met betrekking tot de aan het project verbonden risico's;
   g. de wijze waarop het project wordt beheerst en beheerd;

h. alle overige informatie die het project raakt en waarvan redelijkerwijs kan worden verondersteld dat deze informatie noodzakelijk is voor de uitoefening van de controlerende taak van Provinciale Staten.

2. Wat betreft de informatie over de financiën van een groot project geldt dat:
   a. In de voortgangsrapportage melding gemaakt wordt van risico's in onder andere kostenoverschrijdingen, met inbegrip van voorstellen voor vermijding dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan;
   b. indien bij een groot project sprake is van aanbestedingen, in de voortgangsrapportages vermeld wordt wat het aanbestedingsbedrag is;
   c. indien in de projectbegroting een post "onvoorzien" is opgenomen, in iedere voortgangsrapportage inzicht gegeven wordt of, en zo ja waarvoor, deze is aangesproken en in hoeverre de post onvoorzien nog toereikend wordt geacht gegeven de op dat moment geldende inzichten;
   d. de financiële informatie in de voortgangsrapportages gerelateerd moet kunnen worden aan informatie in de begrotingsstukken;
   e. de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten die met het groot project gemoeid zijn, in beginsel op één afzonderlijk begrotingsartikel of artikelonderdeel worden geboekt en herkenbaar in de programma begroting zijn opgenomen.
3. Wat betreft de informatie over de beheersing en het beheer van een groot project wordt in de voortgangsrapportage melding gemaakt van belangrijke wijzigingen in de wijze van beheersing en het beheer van het project, de vormgeving van de projectorganisatie en de uitkomsten van relevante audits die op dit punt zijn uitgevoerd.
4. Bij voortgangsrapportages wordt, gerekend vanaf de tweede voortgangsrapportage, ten minste één maal per jaar een onderzoeksrapport gevoegd met een oordeel over:
   a. Een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage;
   b. de beheersing en het beheer van het project waarbij in het bijzonder wordt gekeken naar de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de bestuurlijke informatievoorziening, de werking van de administratieve organisatie en de werking van het systeem van interne controle.

Hoofdstuk IV. Beëindiging grootprojectstatus

Artikel 10. Verzoek om eindevaluatie

1. Indien de Statencommissie vaststelt dat de grootprojectstatus als beëindigd kan worden beschouwd, verzoekt zij Gedeputeerde Staten de eindevaluatie op te stellen.
2. De Controlecommissie wordt in kennis gesteld van het verzoek aan Gedeputeerde Staten.

Artikel 11. Aanwijzingen voor de eindevaluatie

1. De eindevaluatie van een groot project omvat in ieder geval:
   a. Informatie over de vraag in welke mate de oorspronkelijke doelstellingen van het project zijn verwezenlijkt;
   b. informatie over de vraag welke activiteiten daarvoor zijn verricht;
   c. informatie over de vraag wat de kosten zijn geweest van het groot project;

d. informatie over de vraag in hoeverre de oorspronkelijke- en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning zijn gerealiseerd;
e. informatie over de wijze waarop risico's zijn onderkend en beheerst, alsmede een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;
f. informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd;
g. indien van toepassing: informatie over het verloop van de publiek-private samenwerking, de private co-financiering, de exploitatie en de gehanteerde contracteringsstrategie;
h. een verklarende analyse van verschillen tussen de uitgangspunten uit de basisrapportage en de op dat moment actuele stand van zaken van het project, ten aanzien van de onder a t/m d genoemde aspecten.

2. Op verzoek van de Statencommissie wordt bij de eindevaluatie een onderzoeksrapport gevoegd met een oordeel over de kwaliteit en volledigheid van de eindevaluatie.

Hoofdstuk V. Overgangsbepalingen

Artikel 12. Lopende projecten

1. Bij het opstellen van de basisrapportage wordt uitgegaan van de vastgestelde kaders.
2. Op het moment van aanwijzing van het project als groot project heeft een project nog een resterende looptijd van tenminste 18 maanden.
3. Voor de toepassing van deze regeling wordt verder geen onderscheid gemaakt tussen een lopend project en een nieuw project.

Hoofdstuk VI. Slotbepalingen

Artikel 13. Werking en toepassing van de regeling

De Controlecommissie brengt jaarlijks met haar advies bij de jaarstukken een verslag uit aan Provinciale Staten over de werking en toepassing van deze regeling in het voorafgaande kalenderjaar.

Artikel 14. Uitleg regeling

In gevallen waarin deze regeling niet voorziet of bij twijfel over de toepassing ervan, beslist het presidium.

Artikel 15. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking per 20 december 2011. Met ingang van 20 december 2011 vervalt de Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2009 als door Provinciale Staten vastgesteld op 9 oktober 2009.

Artikel 16. Citeerartikel regeling

Deze regeling wordt aangehaald als "Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011".

provincie limburg

Concept Statenvoorstel – 1 minuut versie

Met cursief aangegeven de items waar de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur een keuze dient te maken.

No: P-12-00

1 Onderwerp

Voorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur inzake het Onderzoeksrapport Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012

2 Aanleiding

- Voorstel van GS aan PS aangaande Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 d.d. 5 juni 2012.
- Uitvoering van de in december 2011 door Provinciale Staten vastgestelde gewijzigde (ten opzichte van PS besluit oktober 2009) Regeling Grote Projecten provincie Limburg 2011 (zie bijlage).

3 Bevoegdheid

Op 16 december 2011 hebben PS de (gewijzigde) Regeling Grote projecten Provincie Limburg 2011, vastgesteld.

Conform artikel 5 van de regeling Grote Projecten doet de Statencommissie een voorstel aan PS ter vaststelling van de Basisrapportage. Conform artikel 2 lid 2 vormt de Basisrapportage het startdocument van de controle door Provinciale Staten op het groot project. De Basisrapportage wordt door Gedeputeerde Staten tijdig geleverd bij elk Statenvoorstel over een (aanvullend) financieel commitment van de provincie van in totaliteit minimaal 10 miljoen euro voor het betreffende project, op basis waarvan Provinciale Staten besluiten al dan niet over te gaan tot aanwijzing als groot project.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Pm, zie onderdeel 4 in Statenvoorstel

5 Argumenten

De door de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur genoemde argumenten voor de keuze voor een bepaald voorstel zullen hier worden opgenomen.

6 Kosten en dekking

In de programmabegroting 2012 is een bedrag van 314 miljoen Euro opgenomen voor het project Buitenring Parkstad Limburg.

GS zijn voornemens om in oktober 2012 een Integraal kredietbesluit voor het project Buitenring Parkstad Limburg, aan PS voor te leggen met voorstel tot ophoging van dit bedrag.

provincie limburg

Concept Statenvoorstel

Met cursief aangegeven de items waar de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur een keuze dient te maken.

No: P-12-00

1 Onderwerp

Voorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur inzake het Onderzoeksrapport Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Het project *Buitenring Parkstad Limburg (BPL*) is door PS op 18 december 2009 als groot project aangewezen, vanwege de grote impact van dit project.
Dit betekent onder andere dat Gedeputeerde Staten (GS), PS regelmatig, tenminste 2 maal per jaar via een voortgangsrapportage, moeten informeren over de stand van zaken rond het project BPL.
Beoogd resultaat van de RGP is een versterking van de controlerende taak van PS bij omvangrijke projecten zodat PS (bij) kunnen sturen. Provinciale Staten (PS) hebben op 16 december 2011 de gewijzigde 'Regeling Grote Projecten Provincie Limburg 2011' (RGP), vastgesteld. De RGP in het kort is opgenomen als bijlage.

Op 9 februari 2012 heeft de Controlecommissie gesproken over de 3e Voortgangsrapportage van het grote project Buitenring Parkstad Limburg, die zou moeten gaan over de tweede helft van 2011. Gezien de rechterlijke uitspraak op 7 december 2011 heeft de Controlecommissie ingestemd met het voorstel van GS om de derde Voortgangsrapportage door te laten lopen tot maart 2012. Begin maart 2012 zou dan door GS de beslissing worden genomen over de verdere uitwerking van de Buitenring. N.a.v. de derde Voortgangsrapportage Buitenring en het besluit dat GS begin maart over de Buitenring zouden nemen, zou de Controlecommissie kunnen besluiten of er een onderzoeksrapport bij de derde Voortgangsrapportage komt.
Op 6 maart komen GS met een informerend stuk waaruit blijkt dat er een nieuw Inpassingsplan Buitenring Parkstad moet komen. Voorzien is in besluitvorming daarover door GS op 5 juni en gevraagd wordt een extra commissievergadering medio juni in te lassen zodat besluitvorming door PS nog net voor het zomerreces plaats kan vinden. Het dilemma waar de Controlecommissie mee geconfronteerd wordt, is of er nog tijdig een onderzoeksrapport bij de te wijzigen/nieuw op te stellen basisrapportage gemaakt zou kunnen worden. Dit was afhankelijk van de tijdige aanlevering van de rapportage: het onderzoek zou niet perse nog door een extern bureau of Unit Control hoeven te worden uitgevoerd, als de nieuwe Statenonderzoekers tijdig zouden kunnen worden aangesteld.
Per 1 mei werd de eerste Statenonderzoeker aangesteld. Kort daarna werd namens GS gemeld dat de derde voortgangsrapportage niet tijdig gereed gemaakt kon worden en kregen Controlecommissie en het Presidium het verzoek om deze te mogen integreren in een Statenvoorstel. Hier is het Presidium, op verzoek van de Controlecommissie, op 10 april 2012 mee akkoord gegaan. Op 20 april ging het Presidium op verzoek van de Controlecommissie, onder bepaalde randvoorwaarden, ook akkoord met een kortere tijd voor bestudering en beoordeling van de stukken.

Het Presidium heeft, zoals gezegd, besloten om af te wijken van het gestelde in de RGP in het belang van de voortgang van het project en af te zien van Voortgangsrapportage 3 van BPL, onder de voorwaarde dat alle gewenste informatie (ook voor wat betreft wijzigingen t.o.v. de eerder opgestelde Basisrapportage d.d. 30 juni 2010), in het PIP BPL 2012 wordt opgenomen. De informatieonderdelen v.w.b. de Basisrapportage in het PIP BPL 2012 moeten daarbij zijn afgestemd op de kaderstellende rol van PS, terwijl de informatieonderdelen v.w.b. de Voortgangsrapportage in het PIP BPL 2012 een beschrijving bevat op afwijkingen van reeds vastgestelde kaders. Er moet dus scherp inzichtelijk worden gemaakt wat de verschillen t.o.v. van de reeds vastgestelde kaders zijn.
Voorliggend rapport is het resultaat van deze toetsing.

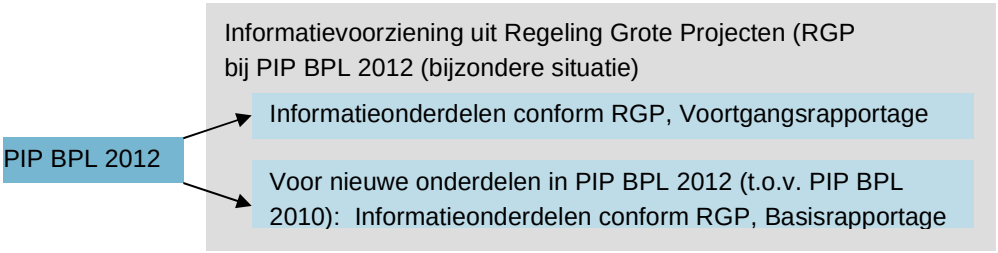

3. Bevoegdheid

Op 16 december 2011 hebben PS de (gewijzigde) Regeling Grote projecten Provincie Limburg 2011, vastgesteld.
Conform artikel 5 van de regeling Grote Projecten doet de Statencommissie een voorstel aan PS ter vaststelling van de Basisrapportage. Conform artikel 2 lid 2 vormt de Basisrapportage het startdocument van de controle door Provinciale Staten op het groot project. De Basisrapportage wordt door Gedeputeerde Staten, aan de hand van een rapport, tijdig geleverd bij elk Statenvoorstel over een (aanvullend) financieel commitment van de provincie van in totaliteit minimaal 10 miljoen euro voor het betreffende project, op basis waarvan Provinciale Staten besluiten al dan niet over te gaan tot aanwijzing als groot project.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

Invulling door Statencommissie Ruimte en Infrastructuur:
formulering voorstel besluit PS met inachtname van het advies van de Controlecommissie dat is neergelegd in het Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg

De Controlecommissie stelt de Commissie R&I voor om PS te adviseren:

a. dat PS aan GS opdracht geven om bij het op 12 oktober aan PS voor te leggen integraal kredietbesluit van het BPL, tijdig een Basisrapportage 2012 te overleggen conform de eisen in de RGP en de Statenonderzoekers (via de Controlecommissie) opdracht te geven om een Onderzoeksrapport bij de Basisrapportage 2012 op te stellen;

b. dat PS aan GS opdracht geven om de inhoud van de Basisrapportage zodanig in te richten dat deze als nulmeting kan fungeren voor de nieuwe situatie van de Buitenring Parkstad Limburg. Het ijkmoment start op het moment van besluitvorming van PS ten aanzien van het PIP 2012 op 22 juni 2012. De Basisrapportage 2012 hoeft dus geen inzicht te bieden in de historische geschiedschrijving van het project BPL;

c. dat PS aan GS opdracht geven om de frequentie van rapporteren (het eerstkomende jaar) tijdelijk te intensiveren naar 1 maal per kwartaal, te starten het eerste kwartaal na de Basisrapportage 2012. Dit om de informatie actueler aan te bieden aan PS en projectwijzigingen frequenter inzichtelijk te krijgen;

d. dat PS aan GS opdracht geven om in januari 2013 een procesevaluatie van het project BPL aan te bieden aan PS (via de Controlecommissie).
Onderdeel van het evaluatierapport zijn onder andere:
- de activiteiten die GS heeft ondernomen om tegemoet te komen aan de aanbevelingen uit het auditrapport d.d. 10 april 2012, van de audit naar de projectorganisatie van de Buitenring Parkstad (uitgevoerd door de Unit Control);
- de resultaten van de historische kostenontwikkeling van de Buitenring die GS laat toetsen door een onafhankelijke partij.

5. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

De door de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur genoemde argumenten voor de keuze voor een bepaald voorstel zullen hier worden opgenomen.

6. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze

De Commissie R&I heeft keuze uit o.a. de volgende opties:

a. *PS voor te stellen in te stemmen met de aanbevelingen van de Controlecommissie die opgenomen zijn in het Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012*
b. *PS voor te stellen om de aanbevelingen van de Controlecommissie die opgenomen zijn in het Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012, op nader door de Commissie R&I aan te geven onderdelen, te wijzigen of aan te vullen.*
c. *PS voor te stellen om de aanbevelingen van de Controlecommissie die opgenomen zijn in het Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012, niet over te nemen en een alternatief voorstel te doen.*

Afwegingen voor PS voor de verschillende opties:

Optie a: indien u de aanbevelingen van de Controlecommissie onderschrijft en deze onverkort wilt overnemen

Optie b: indien u de aanbevelingen van de Controlecommissie onvoldoende duidelijk of niet compleet vindt of een ander accent wilt toepassen en u andere aanbevelingen wilt doen of (delen van) aanbevelingen wilt wijzigen. U dient uw aangevulde/gewijzigde aanbevelingen specifiek te formuleren.

Optie c: indien u de aanbevelingen van de Controlecommissie niet onderschrijft en PS een ander voorstel wilt doen. U dient uw alternatieve voorstel specifiek te formuleren

7. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

In de programmabegroting 2012 is een bedrag van 314 miljoen Euro opgenomen voor het project Buitenring Parkstad Limburg.
GS zijn voornemens om in oktober 2012 een Integraal kredietbesluit voor het project Buitenring Parkstad Limburg, aan PS voor te leggen met voorstel tot ophoging van dit bedrag.

8. Juridische aspecten – deregulering

De Regeling Grote projecten provincie Limburg 2011 is van toepassing alsmede het Handvest Actieve informatieplicht.

9. Verbindingslijnen en andere visies

Er ligt in de Statenvergadering van 21 juni 2012, naast het voorliggende Statenvoorstel, een Statenvoorstel van GS inzake Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 (PIP BPL 2012) d.d. 5 juni 2012, voor.

De informatieonderdelen uit de Basisrapportage van de RGP die opgenomen zijn in het PIP 2012 zouden het ijkmoment/nulmeting moeten zijn van de in het voorstel van GS voorgestelde variant. Deze informatieonderdelen uit de Basisrapportage zouden PS moeten helpen bij hun kaderstelling ten aanzien van de BPL op basis van het Statenvoorstel van GS.

10. Verdere planning, procedure en uitvoering

Dit hangt af van de besluitvorming door PS met betrekking tot punt 4..

11. Periodieke informatie

Periodieke informatie loopt volgens de (Gewijzigde) Regeling Grote projecten provincie Limburg 2011, via de voortgangsrapportages die tenminste tweemaal per jaar worden uitgebracht.
Dit laat onverlet de (tussentijdse) actieve informatieplicht van Gedeputeerde Staten naar Provinciale Staten betreffende informatie die de Staten voor de uitoefening van hun taak nodig hebben.

12. Evaluatie

Conform artikel 13 van de Regeling Grote Projecten brengt de Controlecommissie jaarlijks met haar

advies bij de jaarstukken een verslag uit aan PS over de werking en toepassing van de regeling in het voorafgaande kalenderjaar. De ervaringen in het kader van deze Basisrapportage zullen hierin meegenomen worden.

13. Communicatie

Communicatie vindt o.a. plaats via de openbare besluitenlijst van PS (PS On-line) en persbericht (website)

14. Bijlagen meegezonden

1. Statenvoorstel inzake Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg d.d. 5 juni 2012
2. Onderzoeksrapport Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012
3. (Gewijzigde) regeling Grote Projecten 2011, 16 december 2011

provincie limburg

ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG

No: P-12-0

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur van Provinciale Staten van Limburg van 15 juni 2012 inzake het onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg 2012, d.d. 11 juni 2012.

besluiten:

(de door SCRI geformuleerde voorstellen tot besluiten zullen hier worden opgenomen)

Aldus vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van

voorzitter,

griffier,

provincie limburg

Limburgs Parlement

Memo

Aan	Leden Commissie R&I
Van	Controlecommissie
Onderwerp	Advies inzake toetsing Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012
Datum	13 juni 2012
Bijlage(n)	1 (Concept Statenvoorstel met bijlagen)
Afschrift	

Het project *Buitenring Parkstad Limburg (BPL*) is door PS op 18 december 2009 als groot project aangewezen, vanwege de grote impact van dit project. Het project valt daarmee onder de (gewijzigde) Regeling Grote Projecten 2011. Dit betekent onder andere dat Gedeputeerde Staten (GS), PS regelmatig, tenminste 2 maal per jaar via een voortgangsrapportage, moeten informeren over de stand van zaken rond het project BPL.

Het Presidium heeft in april 2012 besloten om af te wijken van het gestelde in de RGP in het belang van de voortgang van het project en af te zien van Voortgangsrapportage 3 van BPL, onder de voorwaarde dat alle gewenste informatie (ook voor wat betreft wijzigingen t.o.v. de eerder opgestelde Basisrapportage d.d. 30 juni 2010), in het PIP BPL 2012 wordt opgenomen. De informatieonderdelen v.w.b. de Basisrapportage in het PIP BPL 2012 moeten daarbij zijn afgestemd op de kaderstellende rol van PS, terwijl de informatieonderdelen v.w.b. de Voortgangsrapportage in het PIP BPL 2012 een beschrijving bevat op afwijkingen van reeds vastgestelde kaders. Er moet dus scherp inzichtelijk worden gemaakt wat de verschillen t.o.v. van de reeds vastgestelde kaders zijn. Het Presidium heeft besloten dat de Controlecommissie dit toetst.
In bijgevoegd Onderzoeksrapport Inpassingsplan 2012 Buitenring Parkstad Limburg d.d. 11 juni 2012, is deze toetsing van de Controlecommissie beschreven.

Conform de RGP 2011, doet de Statencommissie (in dit geval de commissie Ruimte en Infrastructuur) een voorstel aan PS tot vaststelling van de door GS opgestelde basisrapportage, waarbij de commissie PS ook kan voorstellen om GS op te dragen om de basisrapportage te herzien.
In het Concept-Statenvoorstel zal uw commissie nog keuzes moeten maken die nader onderbouwd dienen te worden.

De Controlecommissie stelt u voor om de aanbevelingen van de Controlecommissie over te nemen in uw voorstel aan PS.

Gemeente Kerkrade

2012/27344 5-6-2012
GRIF 30-7-2012

Sector Stad

Bezoekadres:
Markt 33
Ambtenaar

Doorkiesnummer
045-567 65 10
Telefax
045-567 63 95
Zaaknummer

Aan: de Statenleden van
de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Datum
	2012/	12400 11619	30 mei 2012

Onderwerp
Bestuurlijk overleg
Buitenring Parkstad
Bijlage(n)

VERZONDEN 1 JUN 2012

Geachte Statenleden,

Het college van de gemeente Kerkrade wil een aantal knelpunten die tengevolge van het huidige ontwerp van de Buitenring gaan ontstaan nogmaals onder de aandacht brengen middels een visualisatie. Hierdoor is het voor iedereen mogelijk enkele directe gevolgen van de Buitenring binnen de gemeente Kerkrade voor te stellen.
Een notitie over de knelpunten van de Buitenring is in november 2011 bij u kenbaar gemaakt. Oplossingen voor deze knelpunten zijn door de gemeente aangereikt, echter dit heeft niet geleid tot constructief overleg tussen de gemeente en de provincie.
Dit wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het meermalen afzeggen door de provincie van zowel ambtelijke als bestuurlijke overleggen over deze knelpunten.

Naar onze mening zijn er voldoende oplossingsmogelijkheden aangereikt om de knelpunten te kunnen bespreken.
Daarnaast vragen wij u de knelpunten m.b.t. het onderliggend wegennet te integreren in uw besluitvorming.

Tenslotte gaan wij er nog steeds vanuit dat voor de vaststelling van een nieuw Provinciaal Inpassingsplan voldoende ruimte zal worden geboden om de belangen van burgers en belanghebbenden te wegen middels de gebruikelijke zienswijzen en bezwarenprocedures.

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 4 JUNI 2012
CASnr.
ID.

MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C017488
www.fsc.org

Document

Gemeente Kerkrade

Nogmaals delen wij u mede dat het standpunt van de gemeente Kerkrade, inhoudende dat tracékeuze en vormgeving van het in het PIP uitgewerkte voorkeurstracé niet acceptabel is, ongewijzigd is en dat de Gemeente Kerkrade zich niet kan vinden in het Provinciaal InpassingsPlan (PIP) zoals dat op 8 oktober 2010 is vastgesteld door Provinciale Staten.
Wij verwijzen hierbij naar de raadsbesluiten d.d. 25 juni 2003 en 29 oktober 2008 inzake de Buitenring en hetgeen door de gemeente Kerkrade in haar zienswijze en haar beroepschrift naar voren is gebracht.

Het college,

J.J.M. Som

De secretaris,

mr. C.M. Kukman

Kopie: Convenantpartners
Buitenring Parkstad Limburg

MIX
Papier van verantwoorde herkomst
FSC® C017488

Postbus 600 6460 AP Ke. **ING Bank** Kerkrade 67.31.10.672
Telefoon 045 - 567 **Postbank** 1031755
Telefax 045 - 567 **BNG** 28.50.04.484

Parkstad Limburg
Gemeente Kerkrade maakt deel uit van Parkstad Limburg

Visualisatie toekomstige situatie Buitenring in de gemeente Kerkrade

1 Nachtegaalstraat
2 Kievitstraat

1 Nachtegaalstraat

huidige situatie

toekomstige situatie

Verdubbeling van de weg zorgt voor een forse toename van het verkeer tussen de woningen.

2 Kievitstraat

huidige situatie

toekomstige situatie

Bestaand verdiepte ligging, nieuw vehoogde ligging, toename geluid.

3 Dentgenbach

3 Dentgenbach, ontsluiting van het bedrijventerrein

huidige situatie

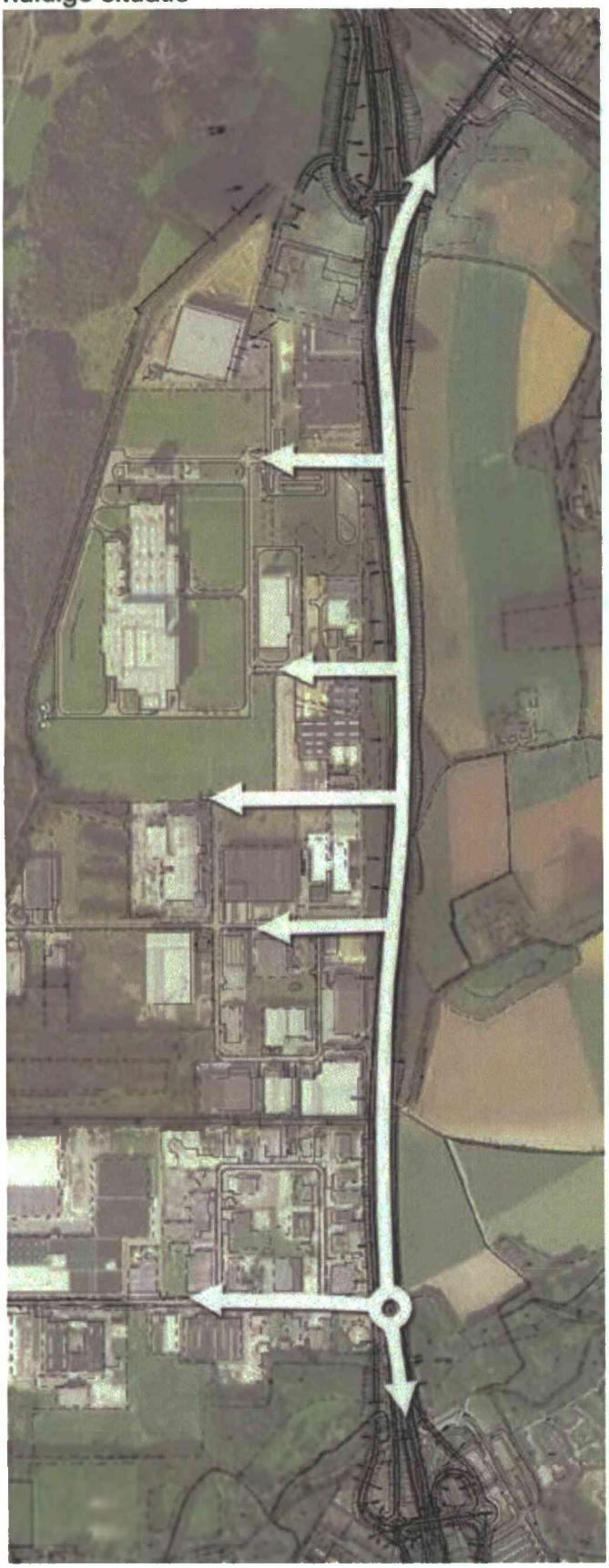

toekomstige situatie

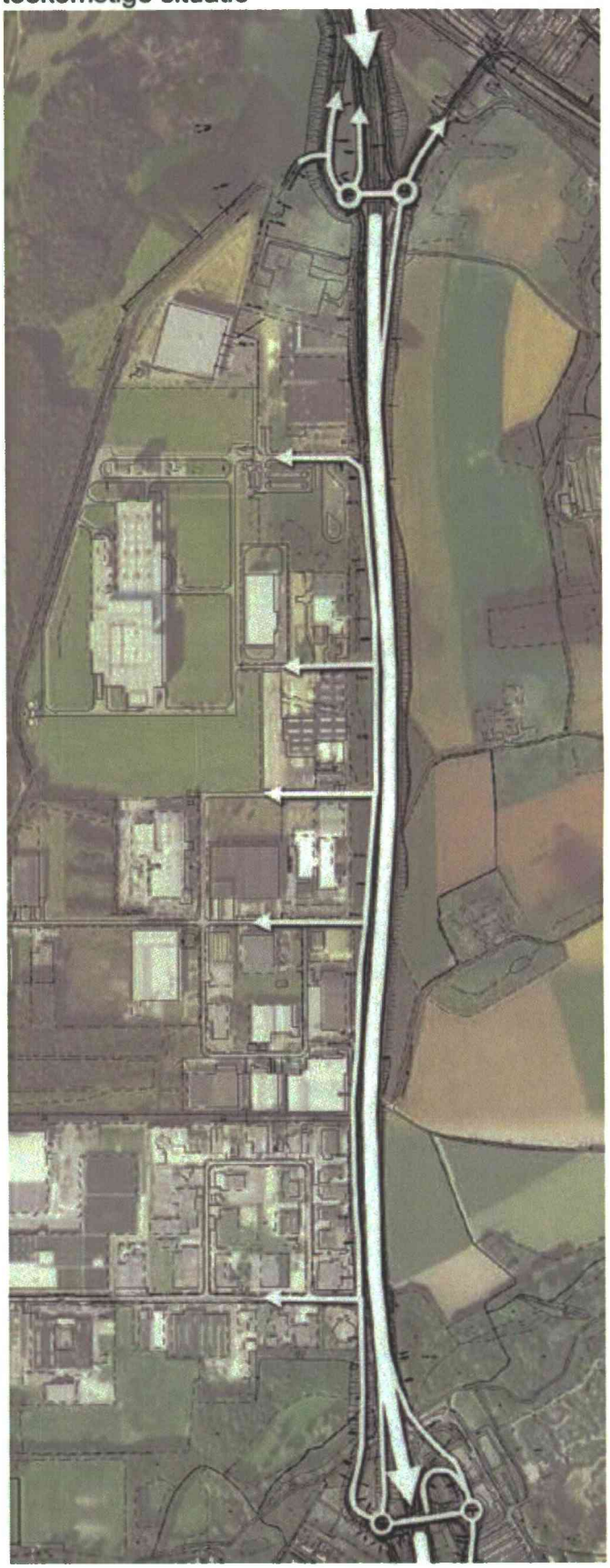

In de huidige situatie is het terrein vanuit alle richtingen optimaal bereikbaar. In de nieuwe situatie is het noordelijk deel van het terrein vanuit het noorden slechts bereikbaar via een omweg van ruim 3 kilometer.

3 Dentgenbach, profiel parallelweg ontsluiting bedrijventerrein

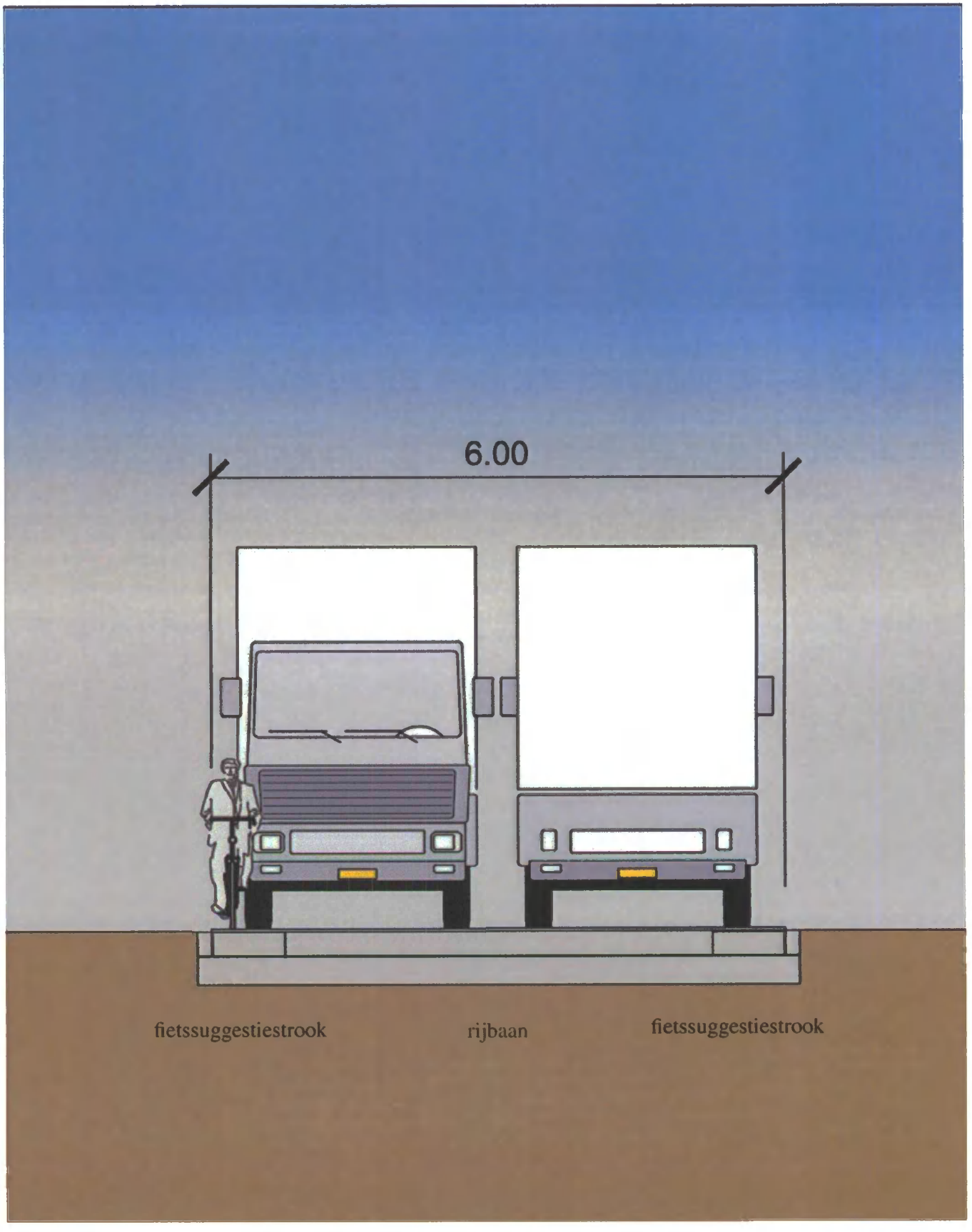

Zeer smal profiel met gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.

4 Volkstuinen
5 Gaiapark

4 Volkstuinen

huidige situatie

toekomstige situatie

Enorm ruimtebeslag en toename verkeersgeluid, groene zoom verdwijnt.

5 Gaiapark

huidige situatie

toekomstige situatie

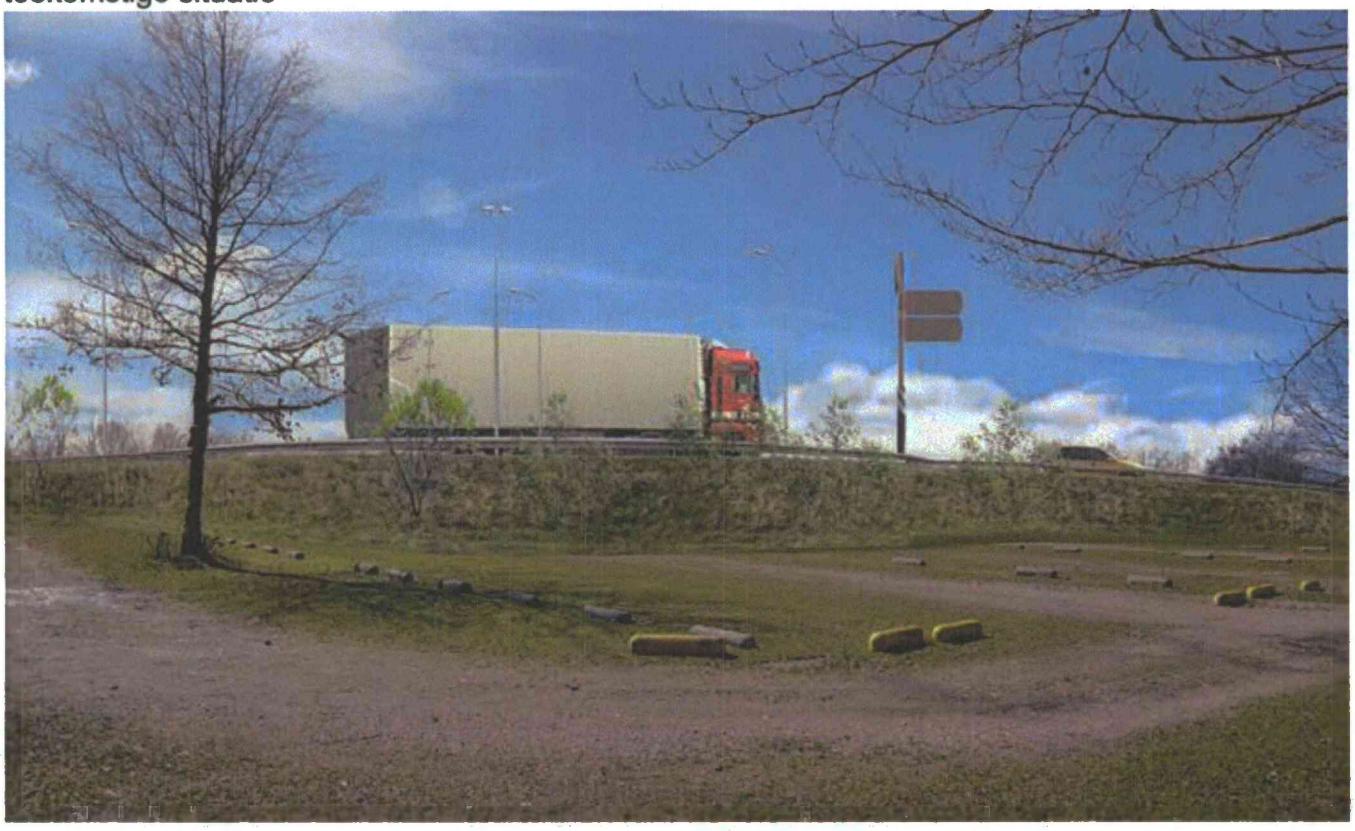

Enorm ruimtebeslag en toename verkeersgeluid, groene zoom verdwijnt.

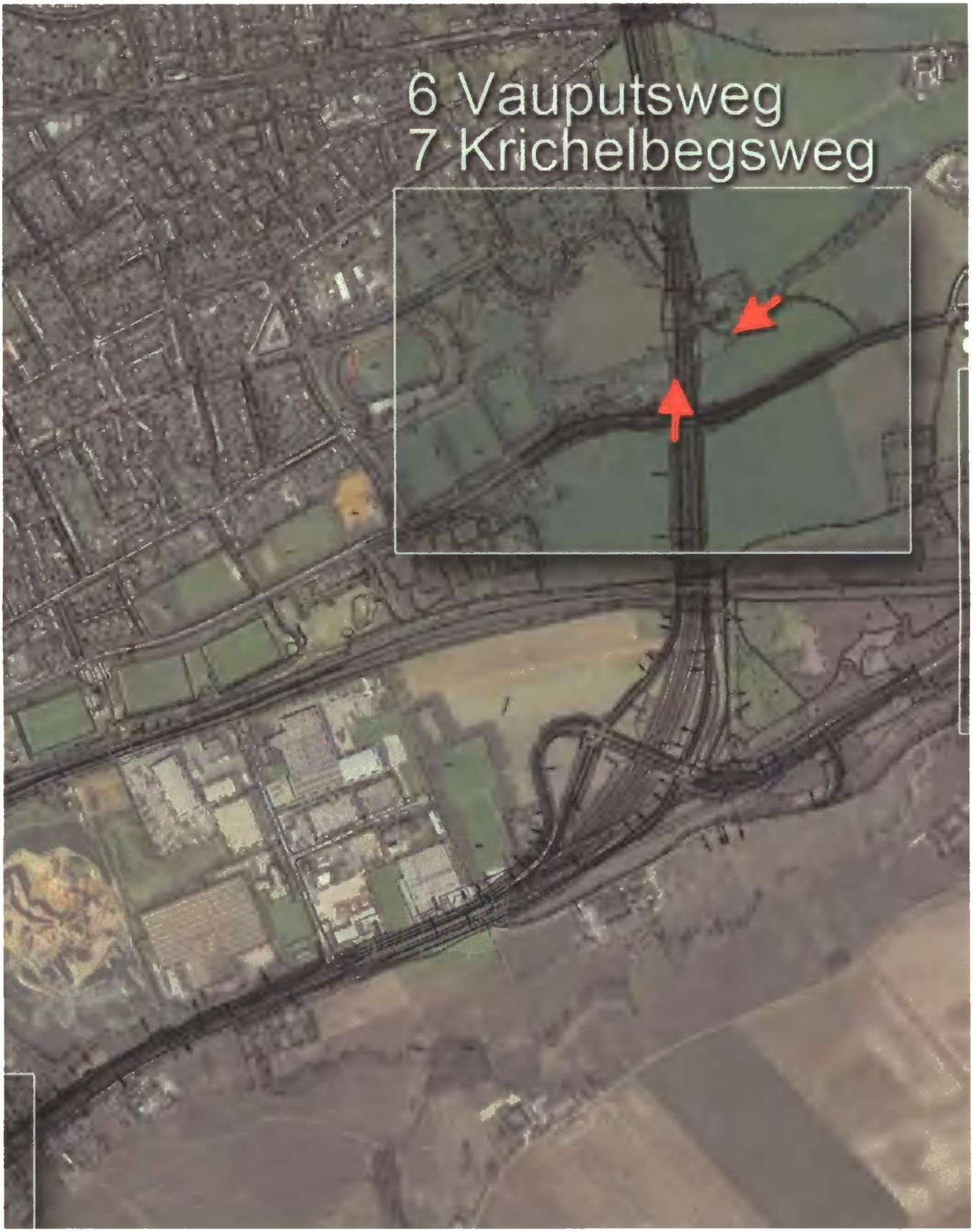
6 Vauputsweg
7 Krichelbegsweg

6 Vauputsweg

huidige situatie

toekomstige situatie

Het bestaande dal wordt doorkruisd door een autoweg. 3 meter geluidscherm tbv woningen Krichelberg.

7 Krichelbergweg

huidige situatie

toekomstige situatie

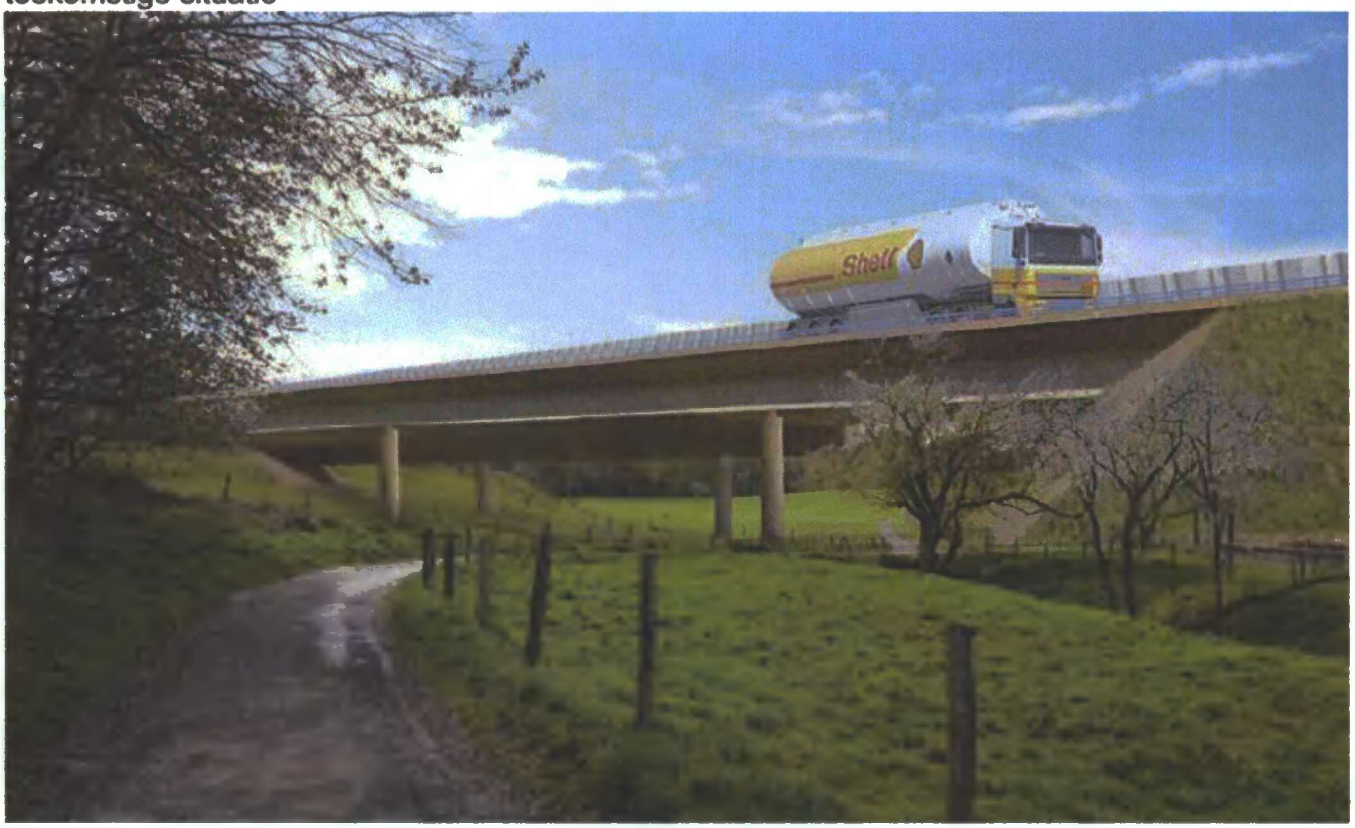

Het Vauputsdal wordt doorsneden, tpv de beek ligt de BPL op forse hoogte.

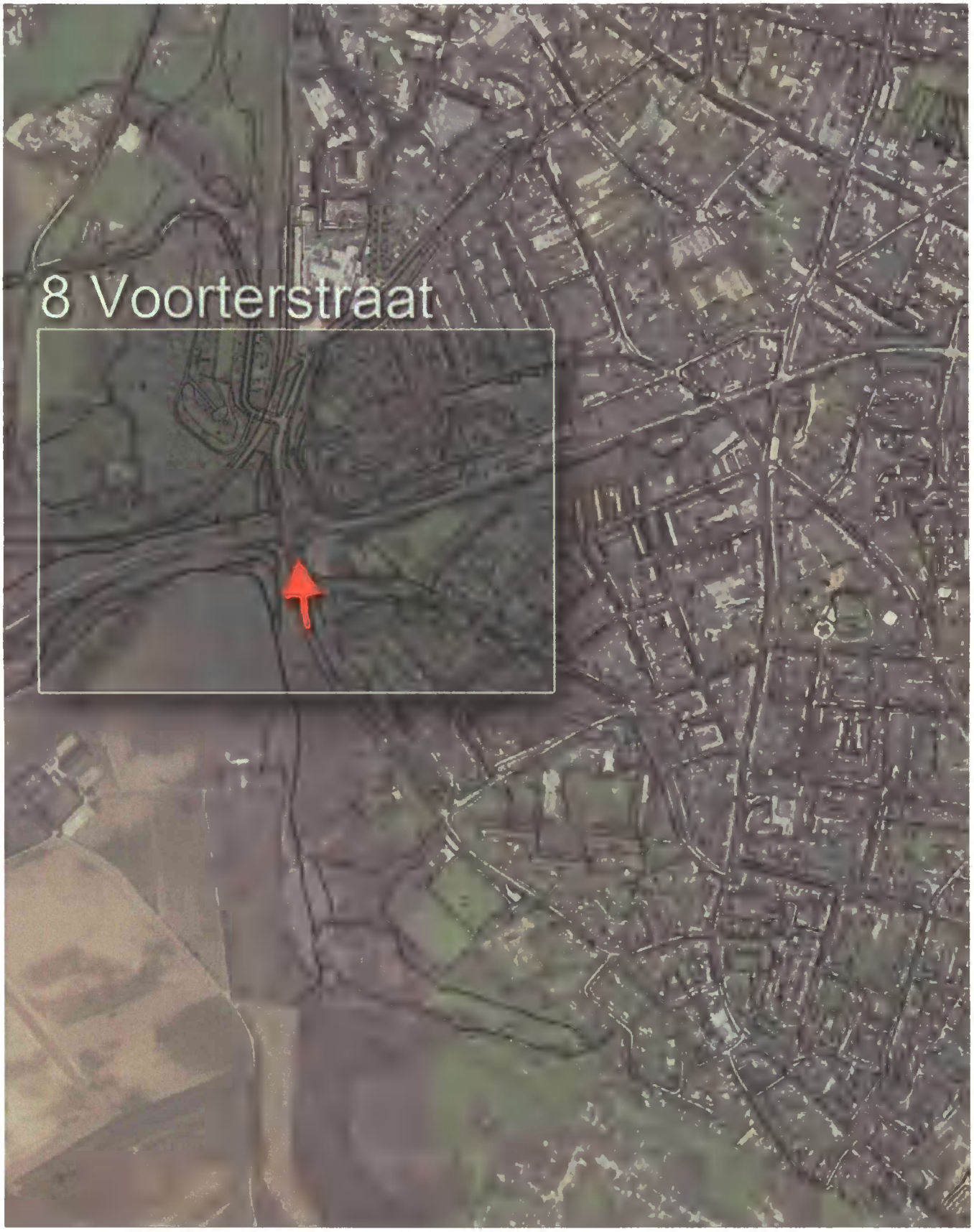
8 Voorterstraat

8 Voorterstraat

huidige situatie

toekomstige situatie

Sterke toename van het verkeer op de rotonde, verdubbeling van rotonde noodzakelijk. Tbv langzaam verkeer moeten bruggen worden gebouwd.

9 Hamstraat

9 Hamstraat

huidige situatie

toekomstige situatie

Een rustig speelveldje nu, ligt in de toekomstige situatie aan een doorgaande weg met een geluidscherm van 6m hoog.

drs. Th.J.F.M. Bovens
Commissaris van de Koningin

provincie limburg

2012/28149
GRIF

7-6-2012
2-8-2012

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. - 7 JUNI 2012
CASnr.
ID.

Aan het Presidium
van Provinciale Staten van Limburg
T.a.v. de voorzitter dhr. L.G.P. van Bilsen

Maastricht, 6 juni 2012
2012/ 27955

Geachte heer van Bilsen,

Tijdens de presidiumvergadering op 29 mei jl. is bij de bespreking van het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg de advisering van Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg (PCOL) in dezen kort aan de orde geweest.
Op uw verzoek heb ik, zijnde toehoorder bij uw vergadering, dit punt doorgeleid naar portefeuillehouder Janssen. Bij deze ontvangt u de door hem geaccordeerde informatie (zie bijlage).

Ik veronderstel u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

De Commissaris van de Koningin
in de provincie Limburg,

drs. Th.J.F.M. Bovens

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bijlage

Notitie advisering PCOL rond Buitenring Parkstad Limburg

Formele positie PCOL

Op basis van de WRO (wet Ruimtelijke ordening) dient iedere Provincie een Provinciale Planologische commissie (PPC) in te stellen. In de Provincie Limburg is de PCOL ingesteld als PPC. Op basis van de provinciale verordening dient de PCOL te worden gehoord bij bovengemeentelijk plannen. Alhoewel een PIP eigenlijk dezelfde status heeft als een bestemmingsplan wordt het in deze toch als bovengemeentelijk plan beschouwd en zal de PCOL over dit plan moeten worden gehoord. Om dit te kunnen doen zal de PCOL adequaat geïnformeerd moeten worden.
De PCOL mag zowel GS als PS gevraagd en ongevraagd adviseren maar is niet verplicht om over een plan een advies uit te brengen. Gebruikelijk is dat de PCOL GS adviseert en dat GS het advies van de PCOL bij PS onder de aandacht brengt.

Gebruikelijke procedure

Normaalgesproken wordt de PCOL geïnformeerd via toezending van een door GS vastgesteld ontwerp Inpassingsplan. Dit ontwerp Inpassingsplan wordt eveneens gebruikt in het kader van de zienswijze procedure (alle "belanghebbenden" kunnen op basis van de ontwerp plan een zienswijze indienen). Het ontwerp plan wordt ook behandeld door de PCOL waarbij het plan wordt toegelicht en er ruimte is voor het stellen van vragen. Die toelichting wordt soms uitsluitend ambtelijk en soms door de betreffende portefeuillehouder gegeven. Dat verschilt per project.

Op basis van de behandeling van het plan brengt de PCOL advies uit aan GS. GS gebruiken het advies, in combinatie met de ontvangen zienswijzen, bij hun besluitvorming over een definitief Inpassingsplan, dat ter vaststelling wordt voorgelegd aan PS. Daarbij wordt ook het advies van de PCOL bij PS onder de aandacht gebracht. Alhoewel de PCOL ook rechtstreeks (en ongevraagd) PS kan adviseren is van die mogelijkheid tot nu toe geen gebruik gemaakt.

Specifieke situatie Inpassingsplan BPL

In 2010 is er een ontwerp Inpassingsplan door GS vastgesteld dat via de gebruikelijke procedures de zienswijze procedure heeft doorlopen en dat ter informatie is voorgelegd aan de PCOL. Op 15 juli 2010 heeft de PCOL advies uitgebracht over het ontwerp Inpassingsplan voor de BPL. Op 8 oktober 2010 heeft PS het Inpassingsplan voor de BPL vastgesteld. Dit alles is volledig conform de gebruikelijke procedure verlopen.

Op 7 december 2011 heeft de Raad van State het besluit van PS van 8 oktober vernietigd. Dat betekent dat het Inpassingsplan in zijn geheel opnieuw door PS moet worden vastgesteld. Het Inpassingsplan dient te worden ""gerepareerd" om tegemoet te komen aan de bezwaren van de Raad van State. Alhoewel de problematiek die de aanleiding heeft gevormd voor de vernietiging (stikstofdepositie) zeer complex is, zijn de noodzakelijke aanpassingen niet van dien aard dat er significante gevolgen voor het ruimtebeslag van de BPL zijn.
De Raad van State heeft in zijn uitspraak van 7 december de handreiking gedaan dat bij een nieuw besluit over het Inpassingsplan gebruik kan worden gemaakt van de vaststellingsprocedure van het Inpassingsplan 2010. Dat betekent dat ook gebruik gemaakt kan worden van de al doorlopen zienswijzenperiode voor het Inpassingsplan uit 2010.

Om die reden is aan GS geadviseerd om geen nieuwe zienswijze procedure uit te voeren. Dat betekent dat GS ook geen nieuw Ontwerp-Inpassingsplan hoefden vast te stellen. GS zal direct een besluit nemen over een nieuw definitief Inpassingsplan en dat ter besluitvorming aan PS voorleggen, die zich daarbij ook dienen uit te spreken over de gevolgde besluitvormingsprocedure.
Het betekent ook dat juridisch gezien het horen van de PCOL in dit geval niet verplicht is. Overigens bepaalt de PCOL zelf of men, na geïnformeerd te zijn, al dan niet een advies uitbrengt.

PCOL is overigens in haar vergadering van 24 mei wel geïnformeerd over de recente ontwikkelingen rondom het Inpassingsplan van BPL. De aanpak voor het oplossen van de problematiek van de stikstofdepositie en de besluitvormingsprocedure door PS over het Inpassingsplan zijn uitgebreid aan de orde geweest. Het feit dat er echter nog geen besluitvorming door GS over het Inpassingsplan had plaatsgevonden (dat zou pas op 5 juni zijn), legde beperkingen op de informatie die met de PCOL kon worden gedeeld. De MKBA kon daarom nog niet gepresenteerd worden. De PCOL concludeerde op basis van de op dat moment verkregen informatie niet tijdig een advies te kunnen geven.

2012/29125 12-6-2012

GRIF 7-8-2012

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 12 JUNI 2012
CASnr.
ID.

Van: Karel Schrijvers [mailto:karel.schrijvers@nuth.nl]
Verzonden: dinsdag 12 juni 2012 12:16
Aan: _staten
CC: 02. College
Onderwerp: Buitenring Parkstad Limburg

Aan de Statengriffie Provincie Limburg,

Ter attentie van de voorzitter van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur, Dhr. M.T. Bosch.

Geachte Voorzitter,

Namens het college van Nuth laat ik u de bijgaande brief toekomen over het statenvoorstel Buitenring Parkstad Limburg. Wij verzoeken u deze te betrekken bij de beraadslagingen in de vergadering van de Statencommissie van 15 juni 2012 en de vergadering van Provinciale Staten van 22 juni 2012. Wij vragen uw speciale aandacht voor de behandeling van Motie 5: "Onderzoek verdiepte ligging Vaesrade".

Deze brief met bijlagen zullen wij tevens per post toezenden.

Met vriendelijke groet,

Karel Schrijvers
Projectleider Buitenring
Afdeling Ruimte & Samenleving

Tel. 045-5659133
Gsm. 06 21 805 994
Fax. 045-5659299
E-mail: karel.schrijvers@nuth.nl

Gemeente Nuth
Deweverplein 1
6361 BZ Nuth
www.nuth.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print!

De gemeente Nuth heeft ten aanzien van het e-mailverkeer een algemene disclaimer vastgesteld die geplaatst is op de internetsite: www.nuth.nl

GEMEENTE Nuth

Aan: Aan de Statenleden van
de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Nuth, 12 juni 2012
Verzonden,

Onderwerp: Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, behandeling moties.

Geachte Statenleden,

Het statenvoorstel over het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg waarbij tevens de behandeling plaatsvindt van de door Provinciale Staten aangenomen moties is voor het college van Nuth aanleiding om bij Provinciale Staten aandacht te vragen voor de onderstaande punten.

Motie 5: Onderzoek "Verdiepte ligging Vaesrade".
Vanaf 2008 is door de raad van Nuth steeds als voorwaarde gesteld dat hij instemt met een Buitenring, wanneer deze langs Vaesrade verdiept wordt aangelegd. De reden van deze eis is de aantasting van het leefklimaat in de kern Vaesrade, door de aanleg van de Buitenring op ca. 43 meter van de bebouwing.

Voor Provinciale Staten was deze eis aanleiding om Gedeputeerde Staten op 18 juli 2010 opdracht te geven om een uitgebreid onderzoek uit te voeren, voor een verdiepte ligging bij Vaesrade. Op bladzijde 17 van het voorliggende statenvoorstel wordt geconcludeerd dat een budgettair neutrale uitvoering niet mogelijk is, omdat de kosten volgens een raming van MNO Vervat € 2,8 mln. bedragen en hiermee niet voldaan wordt aan uitgangspunten van de motie. Door het college van Nuth wordt de informatie aan de Staten als onvolledig en de conclusie als onjuist ervaren. Om een gedegen afweging te kunnen maken moeten de Staten op zijn minst geïnformeerd worden over alle resultaten van het gevraagde onderzoek en daaraan verbonden onderwerpen. Wij constateren dat belangrijke informatie u wordt onthouden. Voor deze informatie en onderbouwing verwijzen wij naar de bijlage.

Belangrijk is de brief van Gedeputeerde Staten van 18 juli 2011 aan ons college. In deze brief - die als bijlage is toegevoegd - wordt geconcludeerd dat een verdiepte ligging geen waterhuishoudkundige gevolgen heeft voor het Geleenbeekdal en dat het Jeugrubbebos niet wordt aangetast. Daarnaast heeft een verdiepte ligging ter hoogte van Vaesrade minder geluidsbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit (....voor Vaesrade) tot gevolg. Tevens geeft de, op basis van een verschillenanalyse opgestelde kostenraming aan dat een kostenneutraal ontwerp naar verwachting mogelijk is.

Uw kenmerk:

Ons kenmerk:
FLO/2012/8954
Dossier:

Behandeld door:
K. Schrijvers
Doorkiesnummer:
045-5659133

Bijlage(n): 2

Bezoekadres:
Deweverplein 1
6361 BZ Nuth
Postadres:
Postbus 22000
6360 AA Nuth

Centrale telefoon:
045 – 5659100

Fax:
045 – 5659299

Internet:
www.nuth.nl

E-mail:
gemeente@nuth.nl

Met verbazing hebben wij kennis genomen dat gedeputeerde Janssen vervolgens als eindresultaat van dit onderzoek, bekend maakt dat een verdiepte ligging niet mogelijk is omdat deze (volgens de aannemer) € 3,7 mln. zou moeten kosten.
In samenwerking met Parkstad Limburg hebben wij een kostenvergelijkinganalyse uitgevoerd waaruit blijkt dat de kosten veel lager zijn dan de gecorrigeerde € 2,8 mln. die in het statenvoorstel genoemd worden. Volgens onze analyse bedragen de kosten tussen de € 0,7 en € 1,7 mln.

Wij constateren dat wij in dit dossier door de Provincie niet serieus worden genomen. Dit blijkt onder andere uit de onvolledige en onjuiste informatie in het statenvoorstel. Blijkbaar zijn er binnen het Provinciehuis (ambtelijke) krachten aanwezig die een verdiepte ligging persé willen tegenhouden. De Provincie wordt zo in dit dossier ongeloofwaardig. In 2009 worden de kosten geraamd op ca. € 12 mln. Vervolgens blijkt uit een gedegen onderzoek in opdracht van en geaccordeerd door Gedeputeerde Staten, dat de kosten mogelijk neutraal zijn. Deze conclusie wordt vervolgens omgebogen in € 3,7 mln. welke daarna verlaagd worden naar € 2,8 mln. Echter een van de belangrijkste conclusies dat het leefklimaat in Vaesrade door een verdiepte ligging nadrukkelijk verbeterd wordt, krijgt geen enkele aandacht.

Op 17 april 2012 is toegezegd dat bestuurlijk overleg zou plaatsvinden wanneer er bij de Provincie meer duidelijkheid was over de geraamde kosten van € 3,7 mln. (later verlaagd tot € 2,8 mln.). Na aandringen van de Gemeente Nuth heeft pas op 11 juni bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Tijdens dit overleg werd door Gedeputeerde Janssen verteld dat de hoofdreden van de afwijzing niet de kosten zijn, maar dat de aanleg van een verdiepte ligging niet meer past in de tijdsplanning. Wanneer het Inpassingsplan 2010 niet door de Raad van State was vernietigd, was dit wel mogelijk geweest. De Provincie verwacht nu dat een partiële herziening van het Inpassingplan en aansluitende aanleg, niet afgerond is voor de contractuele einddatum van eind 2015. Hierdoor ontstaat het risico dat MNO Vervat extra kosten zou kunnen claimen voor het overschrijden van de einddatum. Wij hebben met verbazing en ontsteltenis kennis genomen van deze mededeling omdat het halen van een dergelijke einddatum hoogst onwaarschijnlijk is. Wederom wordt hiermee ons beeld bevestigd dat een verdiepte ligging koste wat kost wordt tegengehouden.

Nu de Gemeenteraad van Nuth een verdiepte ligging als een strikte eis heeft gesteld en wij bestuurlijk - ondanks onze constructieve opstelling – geen enkel positief resultaat ervaren, heeft het college besloten om het overleg over de overdracht van gronden en andere onderwerpen op te schorten.

Wij verzoeken de Staten nadrukkelijk om in te stemmen met een verdiepte ligging bij Vaesrade en de planvoorbereiding voor een partiële herziening van het Inpassingplan spoedig te starten. De marginale kosten ten laste te laten komen van het budget Buitenring. Mogelijk is de post onvoorzien van € 41 mln. daar voor een geëigende dekkingspost.

Motie 1: Onderliggend wegennet en Motie 3: Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76.
Voor ons standpunt aangaande deze moties wordt kortheidshalve verwezen naar de bijlage.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders van Nuth,

de secretaris,

Drs. H.M.J. van Mierlo

de burgemeester,

mr. H.G. Vos

Bijlage: **Gem. regnr. FLO/2012/9135**

Onderwerp	Resultaat / Motivering
Motie 5: Onderzoek "Verdiepte ligging Vaesrade".	
Onderzoek Ingenieursbureau DHV.	• In opdracht van GS door Ingenieursbureau DHV variantenstudie uitgevoerd voor een verdiepte ligging van -3.00 MV en -6,00 MV. • Voor kostenraming van de varianten is de kostenrapportage van Arcadis gebruikt. • Bij dit onderzoek is de Gemeente Nuth betrokken.
Resultaat Onderzoek DHV zoals weergegeven in brief van GS aan college van Nuth, d.d. 18 juli 2011.	• Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat een verdiepte ligging volgens het bestscorende -6.00 MV variant: o Geen waterhuishoudkundige gevolgen heeft voor het Geleenbeekdal. o Het Jeugrubbebos wordt niet aangetast. o Te hoogte van Vaesrade significante vermindering van de geluidsbelasting en verbeterring van de luchtkwaliteit. o Een kostenneutraal ontwerp naar verwachting mogelijk is. (verdieping van -6.00 meter is ca. 1 ton goedkoper dan het bestaande referentieontwerp. De -3 meter variant is ca. 7 ton goedkoper).
Mededeling gedeputeerde Janssen tijdens Regionaal Bestuurlijk Overleg op 6 maart 2012 en de Bestuursconferentie op 7 maart 2012. ,	• Verdiepte ligging kan niet budgettair neutraal gerealiseerd worden, omdat de kosten door MNO Vervat geraamd worden op € 3,7 mln.
Resultaat van de door de Gemeente Nuth in samenwerking met Parkstad Limburg uitgevoerde kostenvergelijkinganalyse, tussen de raming van MNO Vervat en geraamde kosten van het onderzoek "Verdiepte ligging Vaesrade" van DHV.	• Kosten liggen aanzienlijk lager liggen dan de raming van € 2,8 mln. zoals weergeven in het statenvoorstel. • Raming ligt tussen de € 0,7 mln. en € 1,7 mln. • MNO Vervat houdt geen rekening met vrijkomende (mioceen)zanden en aanleg volgens ontgrondingmethode. • Voor fietsviaduct Rozenstraat wordt voor de aanleg van een fietsburg € 1,45 mln geraamd tegen € 0,5 mln bij de raming van DHV.
In de motie staat dat de uitvoering moet passen binnen het taakstellend budget van de Buitenring.	• Dit is een ander toetsingscriterium dan dat de verdiepte ligging "budgettair neutraal" uitvoerbaar moet zijn, zoals in het statenvoorstel staat. • Naar onze mening moeten eventuele extra kosten betrokken moeten worden in het totale budget van de Buitenring. • College van GS is per brief gewezen op deze verkeerde benadering.
Het college van Gedeputeerde Staten heeft steeds naar voren gebracht dat de kosten van een verdiepte ligging, zelf door de Gemeente Nuth moeten worden opgebracht.	• Naar onze mening is dit standpunt niet juist om de volgende reden: o In 2009 heeft de Provincie ingestemd met wijzigingen van de Buitenring, op verzoek van Parkstadgemeenten (Heerlen, Brunssum, Landgraaf). o Deze aanpassingen zijn als zogenaamde optimalisaties opgenomen in het project. Hiermee is een bedrag van 45 mln. gemoeid. o De kosten van deze optimalisaties worden betaald door de Provincie en Parkstad Limburg uit gebiedsontwikkeling en een bijdrage van het Rijk.

	• Dit betekent dat de Parkstadgemeenten geen directe financiële bijdrage leveren aan de voor hen zo belangrijke optimalisaties. Om deze reden is het niet terecht dat "Nuth" een verdiepte ligging zelf moeten betalen.
Bestaande ontgronding van firma L'Orty (ligt in het tracé van de Buitenring).	• Provincie heeft met L'Ortye een intentieovereenkomst heeft gesloten, waarbij de Provincie een inspanningsverplichting heeft om mee te werken aan nieuwe ontgronding in het zelfde gebied naast de Buitenring. • Voor de noodzakelijke Ontgrondingvergunning is het noodzakelijk het gemeentelijk bestemmingsplan te wijzigen. Eerder heeft de firma L'Ortye de gemeente hiervoor benaderd. • Het college van Nuth heeft naar alle partijen duidelijk uitgesproken dat men wil meewerken aan een nieuwe ontgronding, wanneer hierbij ook een verdiepte ligging van de Buitenring plaatsvindt. • Hiermee wordt invulling gegeven aan de realisatie van een integrale gebiedsvisie zoals gesteld in de motie van PS. • Tijdens het bestuurlijk overleg van 17 april werd ontken dat de firma L'Ortye als compensatie van de huidige groeve, een nieuwe ontgronding wordt toegestaan.
Motie 1: Onderliggend wegennet.	
Verkeersmaatregelen op Bedrijventerrein De Horsel en maatregelen voortkomende uit het het opwaarderen van de Reijmersbekerweg tot nieuwe Provinciale weg.	• Uit het statenvoorstel en bijlage 4 blijkt niet of deze verkeersmaatregelen onderdeel uitmaken van het pakket dat door de Provincie uitgevoerd wordt. De maatregelen zijn een direct gevolg van het Inpassingplan zoals bedoeld onder Spoort 4. • Vanuit het Projectbureau is eerder medegedeeld dat deze maatregelen meegenomen worden bij de uitvoering van de Buitenring. Echter bij het uitwerken van de maatregelen worden steeds vaker hindernissen opgeworpen, waaruit blijkt dat de gemeente deze maatregelen zelf moet uitvoeren. • Deze maatregelen zijn essentieel voor het functioneren van de nieuwe provincialeweg (Reijmersbekerweg) en de Buitenring.
Motie 3: Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76.	
Met de Gemeente Nuth heeft op 20 oktober 2011 bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de op- en afrit Nuth-zuid A76. Daarbij is gebleken dat zowel Provincie als Rijkswaterstaat vasthouden aan het opheffen van deze aansluiting.	• Van de zijde van de Gemeente Nuth is niet ingestemd met het opheffen van de aansluiting. • Toegezegd is dat meegewerkt wordt aan een proefafsluiting. • Over de uitvoering van deze proef en de daarbij te nemen verkeersmaatregelen dient eerst overeenstemming bereikt te worden. • Als bijkomende voorwaarde is gesteld dat alle kosten voortkomende uit de proef en de eventueel definitieve verkeersmaatregelen betaald worden door Provincie (of Rijkswaterstaat). Het betreft o.a. een tijdsafhankelijke knip bij Hellbroek/Laar en andere bijkomende maatregelen.

provincie limburg

GEMEENTE NUTH
Volgnr...2011/11.892.....
Ingek. 18 JUL 2011
Class.nr....I.81.III.1.....
Afd. ...FLO/PR.....

Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Nuth
Postbus 22000
6360 AA NUTH

VERZONDEN 18 JULI 2011

Afdeling	INF	**Behandeld**	M. Snijders
Faxnummer	(043) 389 88 57	**Doorkiesnummer**	(043) 389 99 89
Ons kenmerk	2011/38485	**Uw kenmerk**	
Bijlage(n)		**Maastricht**	12 juli 2011

Onderwerp
Buitenring Parkstad Limburg, motie 5 verdiepte ligging Vaesrade, resultaten onderzoek DHV

Geacht college,

Hierbij delen wij u op hoofdlijnen de resultaten van het onderzoek van DHV naar de verdiepte ligging van de Buitenring Parkstad Limburg (BPL) ter hoogte van de Rozenstraat te Vaesrade mee. Het betreft de uitwerking van de in de vergadering van Provinciale Staten van 8 oktober 2010 aangenomen motie 5. Ambtelijk is uw gemeente vertegenwoordigd in de werkgroep en beschikt u reeds over de concept resultaten van DHV.

Uit het onderzoek van DHV kan worden geconcludeerd dat een verdiepte ligging van de BPL ter hoogte van Vaesrade geen waterhuishoudkundige gevolgen heeft voor het Geleenbeekdal en dat het Jeugrubbebos niet wordt aangetast. Daarnaast heeft een verdiepte ligging ter hoogte van Vaesrade minder geluidsbelasting en een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg.
Tevens geven de, op basis van verschilanalyses opgestelde, kostenramingen aan dat een kostenneutraal ontwerp van een verdiepte ligging van de BPL ter hoogte van Vaesrade naar verwachting mogelijk is.

Om meer zekerheid te krijgen omtrent de financiële gevolgen van de uitvoering van een verdiepte ligging door de aannemer zullen wij de aannemer, MNO Vervat, de opdracht geven een kostenneutraal uitvoeringsgereed ontwerp (inclusief alle benodigde onderzoeken voor een partiële herziening en overige bijkomende procedures) te maken. Hierbij dient door de aannemer tevens inzichtelijk te worden gemaakt welke onderzoeken benodigd zijn, welke gevolgen een verdiepte ligging heeft voor de planning en welke procedures doorlopen moeten worden om een en ander mogelijk te maken. Indien de resultaten bekend zijn, naar verwachting eind 2011, zullen wij u deze mededelen.

110629-0083

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)

Gelet op het feit dat de financiële gevolgen van de uitvoering van een verdiepte ligging en de precieze uitwerking hiervan op dit moment nog niet bekend zijn, verzoeken wij u deze informatie vertrouwelijk te behandelen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

STICHTING
MILIEUFEDERATIE
LIMBURG

Mw. Braam

Provincie Limburg	PS
DOCnr.	
Ingek.	12 JUNI 2012
CASnr.	
ID.	

Het GroenHuis:
Godsweerderstraat 2
6041 GH Roermond
(2 minuten loopafstand van NS-station)
T 0475 38 64 10
F 0475 38 64 59
E sml@milieufederatielimburg.nl
www.milieufederatielimburg.nl
ABN-AMRO Bank nr. 57.62.22.887
Triodos Bank nr. 21.23.36.207

Aan: alle Statenleden

Roermond: 11 juni 2012
Betreft: Variant Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen.

2012/29339 13-6-2012
GRIF 7-8-2012

Geachte Statenleden,

Bijgevoegd de analoge versie "Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen" in A3 formaat, zoals toegezegd in de vrijdag overhandigde documenten aan uw fractievoorzitter.

Op de sites van http://www.milieufederatielimburg.nl en http://www.buitenringnee.nl/ staat een digitale versie.

Op de site http://www.buitenringnee.nl/ staat een interview met Toine Wuts over de achtergrond en visie van de variant "Parkstad: Bereikbaar, Leefbaar en Groen".

Voor nadere informatie of toelichting kunt u altijd contact opnemen met:
Toine Wuts, Milieufederatie Limburg, t.wuts@milieufederatielimburg.nl , M 06 21106448
Frank Baselmans, Naturumonumenten, f.baselmans@natuurmonumenten.nl , M 06 55825161

Met vriendelijke groet,
Stichting Milieufederatie Limburg,
Mede namens Natuurmonumenten,

i.o.

Ir. J. H. Heijnen
Directeur

Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen

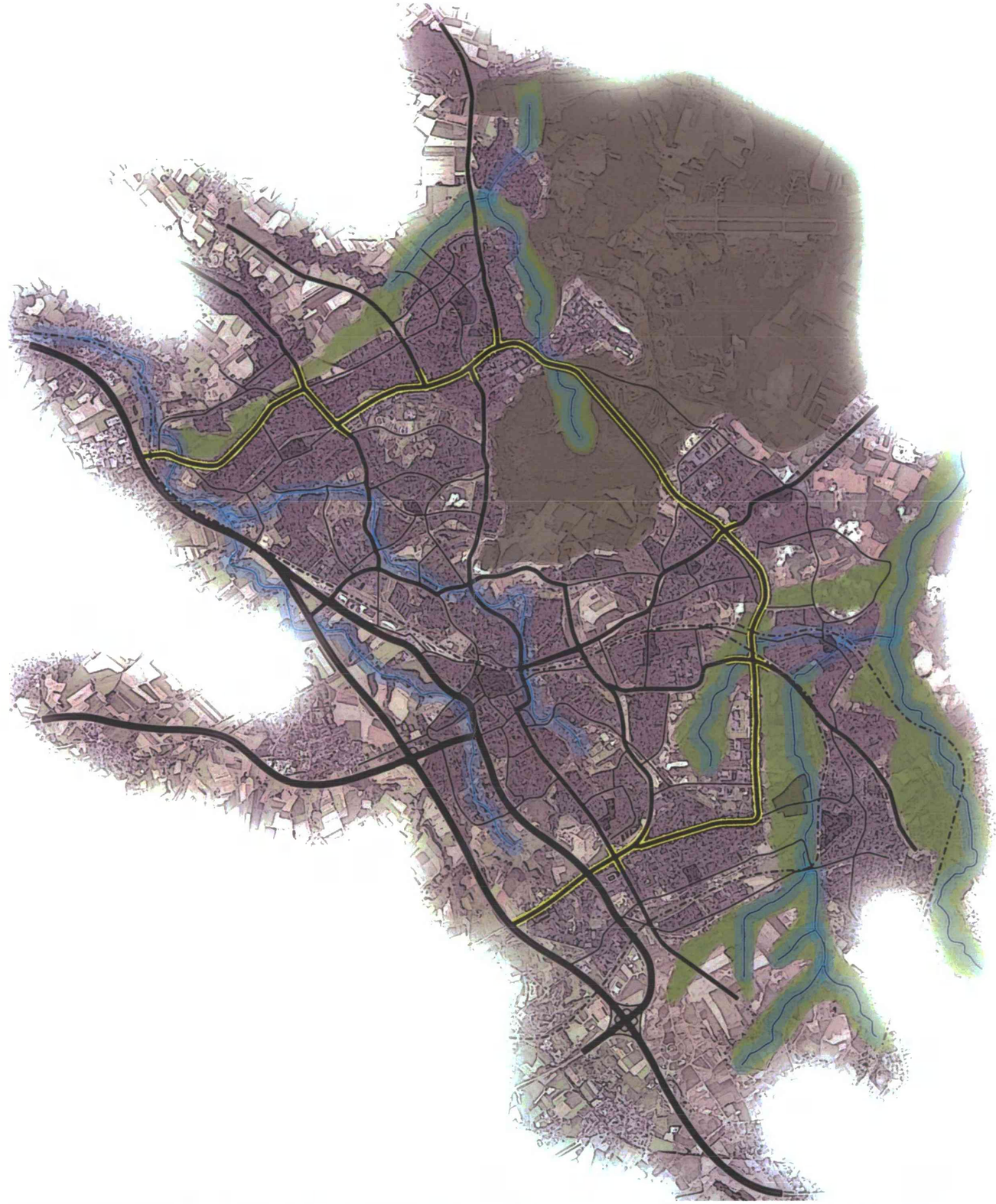

1 Aantrekkelijk en economisch alternatief

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

Dit is het alternatief ' Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' van Natuurmonumenten en de Stichting Milieufederatie Limburg. Het is een alternatief voor de 2x2 Parkstad Buitenring waarvan de aanleg nu wordt voorbereid.

In dit alternatief wordt het bestaande wegennet in zijn geheel opgewaardeerd. Dit gebeurt op een manier die past binnen de ambities van de regio, zoals die onder andere in de Structuurvisie Parkstad Limburg zijn verwoord. Dit betekent dat een goede bereikbaarheid van de regio hand in hand gaat met een goed woonklimaat, een gunstige economische ontwikkeling, een robuuste natuur en een landschap waar we allemaal van kunnen blijven genieten.

Goede keuzes maken
De opgaven die de komende decennia op Parkstad Limburg afkomen zijn groot. Demografische ontwikkelingen, zoals krimp en vergrijzing, zullen effecten hebben op economie, welzijn, en het gebruik van de ruimte. Het is in de visie van Natuurmonumenten en de Stichting Milieufederatie Limburg belangrijk om in dit proces nu goede keuzes te maken.

Stad in een parkachtig landschap
'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' gaat uit van de kracht en de goede dingen van de regio. Het is een aanpak die echt past bij een stadsregio in een parkachtig landschap. 'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' brengt geen onherstelbare schade toe aan de leefomgeving. Het is bovendien 'adaptief '. Het realiseert -met andere woorden- wat nu noodzakelijk is, maar er kan op worden voort gebouwd als veranderende omstandigheden daarom vragen. Bovendien kan het plan gefaseerd worden uitgevoerd.

Anders dan bij de 2x2 Buitenring van de Provincie Limburg, biedt dit alternatief een oplossing voor alle verkeerstechnische knelpunten in de regio. De verkeersstructuur is logisch en doorgaande routes herkenbaar. Hier raakt niemand meer de weg kwijt.

Ruimte
Door het oplossen van de huidige knelpunten, het aanbrengen van een duidelijke verkeersstructuur én door goed verkeersmanagement verbetert de bereikbaarheid van de regio. Het woonklimaat wordt niet aangetast en er ontstaat ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast bestaat er ook nog de mogelijkheid om extra te investeren in natuur en landschap. Het budget voor deze variant is veel kleiner dan van de gestaag oplopende kosten voor een 2x2 baans Buitenring.

De Buitenring Parkstad Limburg: de bezwaren nog eens op een rijtje
- In het huidige wegennet zijn er al weinig knelpunten. Deze zijn allemaal oplosbaar.
- De Maatschappelijke Kosten zijn veel hoger dan de Maatschappelijke Baten. Naarmate de kosten voor de aanleg en compensatie van nadelige effecten toenemen wordt het negatieve saldo steeds groter.
- Met een groot negatief saldo moet de regio onderzoeken of er investeringen zijn met een veel groter maatschappelijk rendement.
- De reistijdwinsten die de Buitenring met zich meebrengen zijn marginaal.
- Door de Buitenring groeit het aantal banen nauwelijks (MKBA) terwijl de leefbaarheid in de regio er op achteruit gaat.
- De Buitenring lost niet alle knelpunten op.
- Last but not least: de Buitenring tast het landschap aan en zeer belangrijke natuurgebieden. Dat is niet nodig.

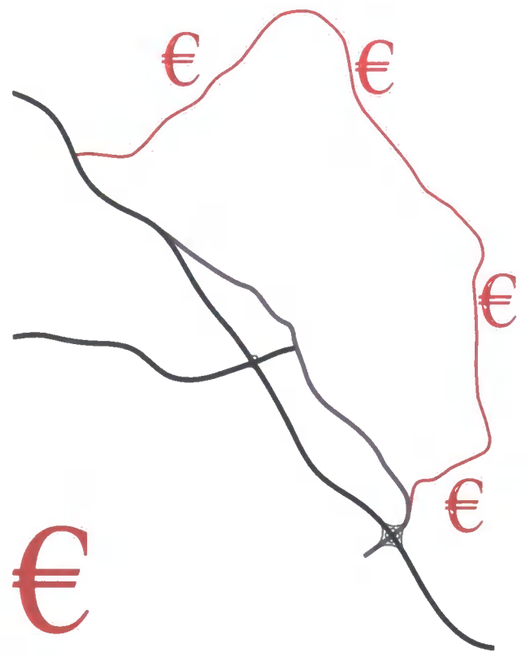

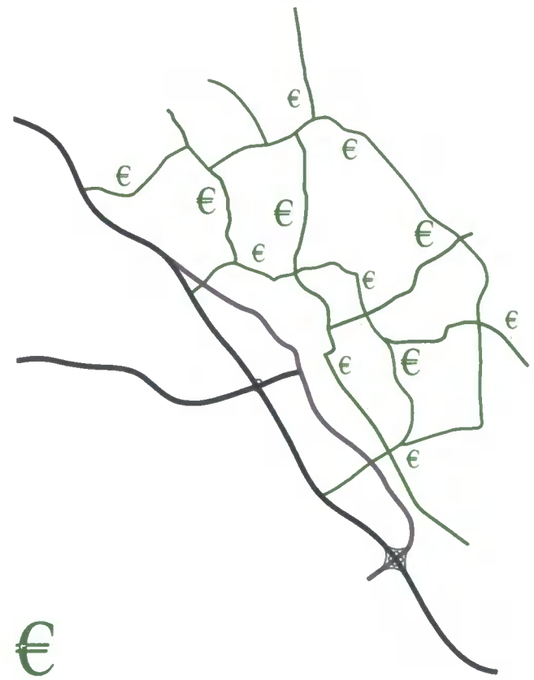

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

Voor de economische ontwikkeling van de (krimp)regio Parkstad is een goede infrastructuur, bereikbaarheid en verkeersdoorstroming van essentieel belang. Hiervoor is het echter niet nodig om nieuwe wegen aan te leggen. In Parkstad is al een uitermate effectief, historisch gegroeid wegennet aanwezig, dat goed gelaagd is. Wijken zijn goed ontsloten, een tweetal ringen zorgen voor verbinding tussen de kernen onderling, en via een aantal doorgaande wegen (de radialen) komt men eenvoudig op de uitvalswegen van de regio. Dit zijn de N-wegen en de snelwegen. Alleen is deze structuur niet altijd even herkenbaar. En soms kan de verkeersdoorstroming beter.

Uit berekeningen met verkeersmodellen blijkt dat er ook in de toekomst weinig knelpunten zijn als het gaat om de bereikbaarheid en verkeersdoorstroming. De intensiteit/capaciteit verhouding (een getal dat aangeeft of de beschikbare capaciteit van een weg of een kruispunt al is benut) blijkt op een beperkt aantal kruispunten of wegvakken onvoldoende te zijn! Dit is bijvoorbeeld het geval bij de Terhoevenderweg en het kruispunt Euregioweg-Heerenweg-Palemigerboord. Deze knelpunten moeten uiteraard worden opgelost. Dit kan door civieltechnische maatregelen. De aanleg van ongelijkvloerse kruisingen (viaducten) of rotondes kan stagnatie voorkomen en voor het overige zijn er tal van maatregelen mogelijk die de structuur, doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren.

Orientatie
Voor wie vaker Parkstad Limburg bezoekt zal dit een herkenbaar beeld zijn: vaak is het moeilijk om je te oriënteren en om de weg te vinden. De bewegwijzering is niet altijd duidelijk en de wegen zijn soms niet herkenbaar als doorgaande routes. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het kruispunt Heerlenseweg/Pasweg en Akerstraat Noord /Emmaweg. Door doorgaande routes beter te markeren (door herinrichting, vormgeving, markeringen of beplanting) wordt de interne en externe bereikbaarheid van de regio al enorm verbeterd.

Leefbaar en levendig
Natuurmonumenten en de Stichting Milieufederatie Limburg vinden het onterecht dat de indruk wordt gewekt dat het voor de leefbaarheid gunstig is als verkeer zo snel mogelijk het gebied verlaat en via een randweg wordt afgewikkeld. Het risico is groot dat dit ten koste gaat van de levendigheid en de lokale bedrijvigheid. Met name in een krimpregio moet hiernaar goed onderzoek worden gedaan. Wij kennen allemaal de voorbeelden van dorpen waar lokale bedrijvigheid is verdwenen na de aanleg van een rondweg.

Innovaties
De ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement (informatietechnologie, flexibele bewegwijzering, routemarkering, TomTom) gaan zeer snel. Hierdoor komen er veel betere mogelijkheden om verkeer te sturen: omleiden als er verkeerscongesties zijn en verdelen van de verkeersdrukte over de beschikbare wegen.

Andere vormen van vervoer
Overheidsbeleid: steeds meer stimuleert de overheid alternatieve vormen van vervoer, zoals OV en fiets. Technologische ontwikkelingen en overheidsbeleid zullen ervoor zorgen dat inwoners van Parkstad Limburg veel meer zullen overschakelen op OV en alternatieve vormen van vervoer dan eerder voor mogelijk was gehouden. De aanleg van randwegen waar auto's zich met 100 km per uur kunnen verplaatsen, om de volgende bestemming enkele minuten eerder te kunnen bereiken, past helemaal niet binnen een dergelijk toekomstbeeld.
De Regio Parkstad kan hierin vooroplopen!

Terhoevenderweg

kruispunt Euregioweg/Heerenweg/Palemigerboord

Heerlenseweg/Pasweg

Ankerstraat Noord/Emmaweg

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

Landschap en natuur worden gerespecteerd. Zoals in de Structuurvisie Parkstad Limburg al is aangegeven moet bij de ontwikkeling van Parkstad Limburg, met name in een krimpsituatie, worden uitgegaan van haar eigen kracht, waarbij landschap en natuur leidend zijn.

Sterke punten

De regio Parkstad heeft een aantal kwaliteiten die in de transitie die de regio doormaakt van grote betekenis zijn:

- Parkstad is een stedelijk gebied in een parkachtige context. De landschappelijke kwaliteiten zijn niet alleen één van de meest typerende kenmerken van het gebied, maar vormen ook een waardevol natuurlijk kapitaal (kerngroep Structuurvisie: van lijdend naar leidend land schap);
- kernen die met elkaar zijn verbonden door 'radialen' van doorgaande wegen. Juist langs deze wegen kan ruimte ontstaan voor (stads)groen. In verschillende studies is aangetoond dat sloop en herontwikkeling juist langs bestaande wegen ruimte kunnen geven voor nieuwe ontwikkelingen, en daardoor kwaliteit kunnen toevoegen. Hieronder zijn daarvan enkele illustraties opgenomen;
- waardevolle en zeer uitgestrekte natuurgebieden.

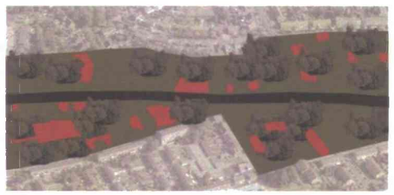

Afbeelding uit Krimplab Parkstad, BVR adviseurs, meer ruimte voor de Kerkrader Steenweg.

Natuur en economie

In de regio Parkstad wordt een aaneengesloten natuurgebied ontwikkeld dat zijn weerga in Nederland niet kent. De natuurgebieden Brunssummerheide, de Schinveldse Bossen en de Teverenerheide worden met elkaar verbonden. Hierdoor ontstaat een grensoverschrijdend en uitgestrekt natuurgebied, met hoge natuurwaarde en diversiteit, dat ook dient als uitloop- en recreatiegebied voor bewoners en bezoekers. Dit is het Heidenatuurpark.

Corio-Glana: verbindende waterstromen. Dit omvat het dal van de Geleenbeek, van de bron in Benzenrade tot Geleen. Hier wordt de beek hersteld, het landschap ontwikkeld en recreatie en cultuurhistorie krijgen volop aandacht.

Park Gravenrode: dit wordt ontwikkeld tot een gebied met unieke toeristische attracties, zoals SnowWorld, Mondo Verde en het GaiaPark Kerkrade Zoo, en dat allemaal in een natuurlijke, landschappelijk aantrekkelijke omgeving.

Natuur en landschap zijn dus belangrijk. Als uitloopgebied voor de eigen bevolking, maar ook voor het toenemend aantal recreanten van buiten de regio. En zeker ook als vestigingsfactor voor (toekomstige) bewoners en bedrijven.

Het gaat er dus om dat natuur en landschap niet worden beschadigd. Dit vanwege de kwaliteit die de natuur vanuit zichzelf al heeft, maar zeker ook vanwege de economische en maatschappelijke waarde.

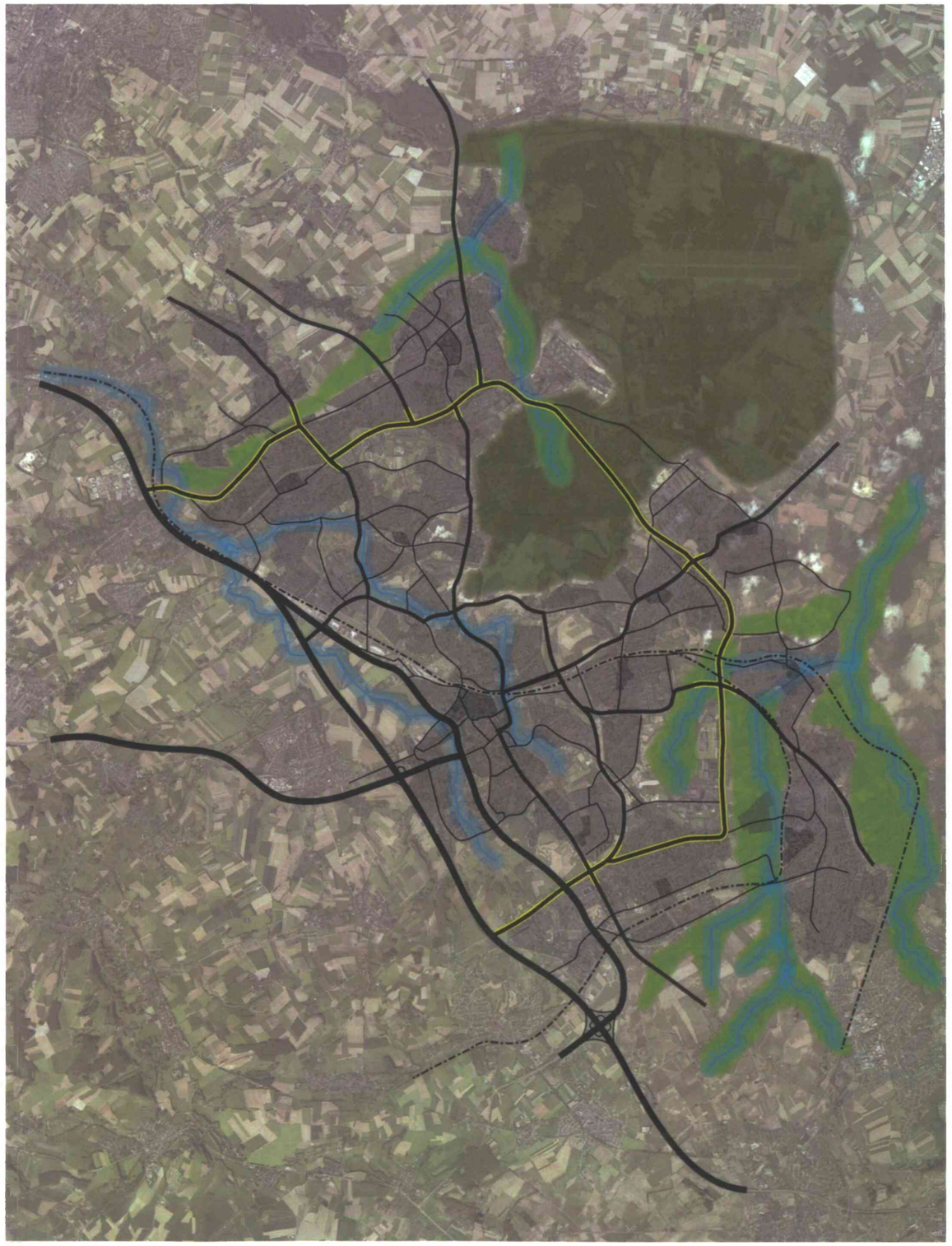

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

Structuur
In 'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' streven we naar een herkenbaar en 'gelaagd wegennet. Deze bestaat uit de volgende wegcategorieën:

0. Snelwegen
1. Stadsautoweg, 2x2 rijstroken met in- en uitvoegstroken en ongelijkvloerse kruisingen;
2. hoofdontsluitingswegen: 2x2 of 2x1 met eigen baan voor links/rechtsaf;
3. gebiedsontsluitingswegen, 2x1 rijstrook met in- en uitvoegstroken en parallelwegen/ fietspaden;
4. wijkontsluitingswegen, 2x1 rijstrook inclusief fietspad dan wel aanliggend fietspad.

Hierbij is de inrichting van de wegen conform de principes van Duurzaam Veilig.
In de naastliggende pagina's zijn referentiebeelden uit Parkstad opgenomen. Deze laten zien dat veel wegvakken al voldoen aan deze indeling of dat er voldoende ruimte is voor aanpassingen.

Een totaalpakket aan maatregelen
Het alternatief 'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' omvat een totaal pakket aan maatregelen:

- Verkeersknelpunten oplossen: het verkeer stroomt beter door, de bereikbaarheid van en binnen Parkstad wordt verbeterd;
- investeren in goede maatregelen rond de aansluitingen op de A76 en de N281 zodanig dat een robuuste betrouwbare bereikbaarheid en reistijd wordt gegarandeerd;
- opwaarderen van het zuidelijke deel van de Binnenring zodat de radialen in het gebied goed bereikbaar zijn vanaf de N281 en N76;
- herkenbaar maken van de interne hoofdroutes met eenvoudig slimme maatregelen op het gebied van bewegwijzering en inrichting zonder de illusie dat alle interne hoofdroutes er gelijk uit moeten zien;
- investeren in state of the art verkeersmanagement;
- ontlasten van het verkeerssysteem door structureel het (elektrische) fietsgebruik en Filemijden te stimuleren;

Adaptief Alternatief
Mochten de omstandigheden sterk wijzigen, dan biedt ons plan een goede basis om op voort te borduren. Als de economie weer aantrekt, als de ontwikkelingen in de Oostflank van Brunssum doorgaan of als er andere demografische of economische ontwikkelingen zijn, dan biedt het 'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' een goede basis om op voort te bouwen.
Het alternatief biedt verkeerstechnisch voldoende ruimte om bijvoorbeeld een Nature Wonderworld hierop aan te sluiten.

Voorbeeld traject A1

Voorbeeld traject A5

Voorbeeld traject A7

Voorbeeld traject A3

snelweg
stadsautoweg
hoofdontsluitingsweg
gebiedsontsluitingsweg
woonwijkontsluitingesweg
spoorlijn

Voorbeeld traject R2

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

Herkenbaarheid
Voer een samenhangend pakket uit van de volgende maatregelen:
- Uniforme wegbelijning, openbare verlichting en/of groenvoorziening;
- Kruispunten en rijstroken zodanig inrichten dat de doorgaande route/rijstrook "dominant" is;
- Verbetering bewegwijzering; aanduiding van de doorgaande route als hoofdas, bebording richting kernen;
- Bij rotondes de doorgaande route in een "turbovorm" uitvoeren;
- Doorlopende fietspaden.

Verkeersmanagement
De belangrijkste verkeersmanagement toepassingen voor Parkstad zijn:
- dynamische routeinformatiepanelen (DRIP's) die op strategische punten informatie geven over de snelste route naar een specifieke bestemming of woonplaats;
- regelscenario's die vanuit een regionale verkeerscentrale worden ingezet bij incidenten of als actuele verkeersmetingen aantonen dat er problemen zijn. Op basis van de scenario's worden niet alleen DRIP's aangestuurd maar ook instellingen van verkeersregelinstallaties aangepast. Ook kan automatisch reisinformatie worden verzonden naar abonnees;
- een regionale 'verkeersapp' (eventueel met weersverwachting en verkeersprognose voor de avondspits) maakt het mogelijk om voor vertrek een afgewogen keuze te maken in tijdstip, route en vervoermiddel;
- Navigatiesystemen worden steeds meer standaard in voertuigen waardoor men zich steeds meer aanpast aan de actuele verkeerssituatie;

Mobiliteitsmanagement en fietsbeleid
Rijkswaterstaat en diverse stadsregio's zijn in toenemende mate bezig met Filemijden, de successen worden in de pers gevierd. Ook is het bevorderen van fietsverplaatsingen rijksbeleid, onder andere vertaald in de aanleg van zogenaamde fietssnelwegen en de bevordering van het gebruik van elektrische fietsen en scooters in het woon-werkverkeer. Dit geldt ook voor Spitsmijden. In combinatie met de mogelijkheden voor de fiets en de geringe gemiddelde reistijd is er een goede startpositie om het mijden van de spitsen te bevorderen. De ervaring leert dat mensen ook zonder beloning bereid zijn om het spitsverkeer te minderen.

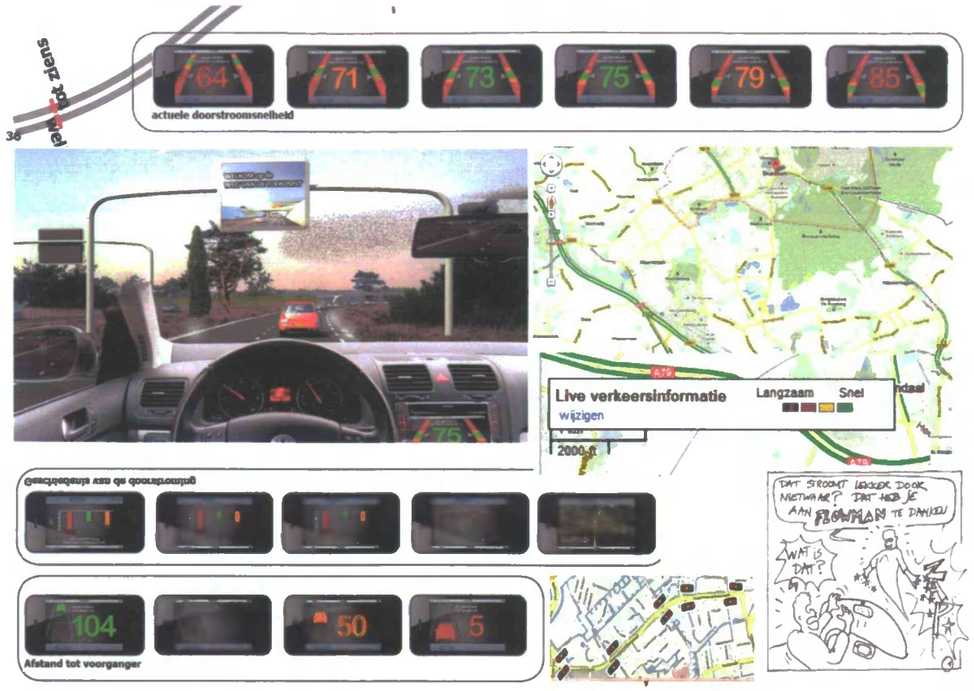

Elektrisch: schoner kunnen wij het niet maken!

Subsidie elektrische fiets

STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG
Natuurmonumenten

In het alternatief 'Parkstad Bereikbaar, Leefbaar en Groen' wordt geïnvesteerd in het oplossen van knelpunten in het bestaande wegennet, het vergroten van de herkenbaarheid en het invoeren van verkeersmanagement. De kosten daarvan zijn hieronder begroot. De werkzaamheden zijn hier gepresenteerd als eén pakket, maar kunnen gefaseerd worden uitgevoerd. Daarbij kan worden afgestemd met al geplande reconstructies of gebiedsontwikkelingen, of kan op een andere manier geprioriteerd worden. Het is met daarmee naast een goed en adaptief plan ook flexibel.

Verbetering van de totale infrastructuur gaat hand in hand met de verbetering van de leefbaarheid, de levendigheid en de aantrekkingskracht van Parkstad. Het is daarmee een verantwoorde investering.

Hoofd- of gebiedsontsluitingswegen

Wv	Omschrijving maatregelen	bouwkosten
A1	Verbeteren best aansl. A76, dubbele en vrije rechts- en linksaffers. Verbreden viaduct, incl. DRIP toevoeging bij Van Eynattenweg. Rotonde Van Eynattenweg. Turborotonde met duidelijke routemarkering en DRIP toevoeging t.p.v. kruising Naanhofsweg-Schuureikenweg-Randweg. Verbetering kruisingen Randweg-Patersweg-Hommerterweg en Patersweg-Akerstraat Noord, incl. toevoeging DRIP. Verbetering kruisingen Marktstraat-Mg.Nolenstraat- Nieuwstraat en Mg. Nolenstraat-Aldenhofstraat. Gedetailleerde aanpassingen op alternatieve tracés A1.	€ 13.800.000,00
A2	Minimale aanpassingen noordelijk deel Akerstraat Noord. Aansluiting op traject A3 verbeteren (kruising Akerstraat-noord met Emmaweg), incl. fietsvoorzieningen.	€ 7.300.000,00
A3	Emmaweg, Karel Doormanstraat en de Prins Hendriklaan aanpassen naar 2x2 rijstroken (50 km/u) en toevoeging DRIP's. Aanpassen verschillende kruispunten.	€ 12.800.000,00
A4	Aanpassing kruising met de Rembrandtstraat en traject naar naar 2x2 rijstroken (50 km/u).	€ 3.700.000,00
A5	Aanpassen kruisingen met de Reeweg en Hoogstraat. Minimale aanpassingen op wegvak (geen 2x2 rijstroken)	€ 2.500.000,00
A6	Aansluiting op traject A5 m.b.v. aanleg nieuw tracé, vanaf de provinciale weg tot aan de Hopelerweg, ongelijkvloerse kruisingen en ecologische verbindingen en fietstunneltjes. Aanpassen Dentgenbachweg, profiel naar 2x2 rijstroken, tot traject A7 (Kaalheidersteenweg). Verbeteren aansluiting van de Dentgenbachweg met de Kaalheidersteenweg. Aanpassen Tunnelweg, doorstroming verbeteren, veiligheid langzaam verkeer en ontsluitingen bedrijven verbeteren, incl. toevoegen DRIP's. Aanpassen ontsluiting met Kerkrade en ring centrum Kerkrade	€ 23.500.000,00
A7	Kaalheidersteenweg verbeteren naar Duurzaam Veilig principe. Verbeteren doorstroming en veiligheid, minimaal	€ 6.200.000,00
A8	Aanpassen tot volledig/volwaardige 2x2 rijstroken (onderdeel Binnenring), incl. DRIP's toevoegen. Aanpassingen kruispunten een aansluitingen op de N281 en de N300.	€ 5.550.000,00

Radialen

Wv	Omschrijving maatregelen	bouwkosten
R1	Aanpassen traject Terhoevenerweg- Akerstraat Noord (tussen Beersdalweg en Emmaweg) naar Duurzaam Veilig principe, incl. toevoegen DRIP's (3,8 km), verbeteren wegprofiel en (waar nodig) kruisingen. Traject Koumenweg - Pastoorkuilenweg inrichten als alternatieve radiale ontsluiting tijdens de spits (3.9 km). Eventueel op een aantal plaatsen verbeteren: Vrijliggend fietspad, rotondes.	€ 6.500.000,00
R2	Aanpassen traject Schandelerboord - Palemigerboord - Heerenweg - Akerstraat (tussen Schandelermolen en Prins Hendrika) naar Duurzaam Veilig principe, incl. toevoegen DRIP's (5,9 km), verbeteren wegprofiel en (waar nodig) kruisingen. Schelsberg, Bokstraat - Kampstraat - Schrieversheideweg - Oude Brunssumerweg - Hendrik van Veldekestraat - Weënweg (4,3 km). Bestaande wegen aanpassen/verbeteren en aanleg nieuw tracé (1,5 km).	€ 13.300.000,00
R3	Aanpassen traject Mijnspoorweg - Heerlenseweg - Pasweg - hoogstraat (tussen Groene boord en Provinciale Weg) naar Duurzaam Veilig principe, incl. toevoegen DRIP's (5,0 km), verbeteren wegprofiel en (waar nodig) kruisingen. Verbeteren traject Hompertsweg Moltweg (1,8 km). Overige aanpassingen uit de Nul + optie: Kruising Pasweg-Kleikoeleweg-Moltweg-Kampstraat.	€ 8.300.000,00
R4	Marginale aanpassingen in profiel en kruispunten. Daar waar fietspad nog niet vrijliggend is, als zodanig aanpassen (5,1 km).	€ 2.300.000,00
R5	Volledig vrijliggend tweezijdig fietspad realiseren (5,0 km) op wegvakken waar dit nog niet is. Traject naar Duurzaam Veilig verbeteren. Aanpassen/verbeteren kruising Heerlerbaan-Euregioweg	€ 4.500.000,00
	Subtotaal	**€ 110.250.000,00**
	Verkeersmanagement	€ 10.000.000,00
	S erkenbaarheid	€ 5.000.000,00
	Totaal	**€ 125.250.000,00**

Disclaimer: De kosten zijn gebaseerd op aanneemsommen en zijn als gebruikelijk exclusief de volgende posten: BTW, Engineering en uitvoeringbegeleiding, - overige bijkomende kosten zoals vergunningen, leges, verzekeringen, vastgoed, aankoop woningen en gronden, uitbreiding openbaar vervoer, OV banen, haltes. Alles prijspeil 2012. Berekeningen zijn uitgevoerd op basis van schetsontwerpen, eenheidsprijzen en hoeveelheden.

7 Verantwoorde investering

Voorter, Wil

Van: Hendriks, Ed
Verzonden: donderdag 14 juni 2012 13:39
Aan: Voorter, Wil
Onderwerp: Verslag PCOL betreffende Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg
Bijlagen: Uitsnede uit verslag PCOL d.d. 24 mei 2012 inzake PIP BPL.pdf; Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken Limburg.pdf

Geachte Statenleden,

hierbij doe ik u namens de voorzitter van de PCOL, de heer Fasol ter kennisname toekomen de uitsnede uit het conceptverslag van de PCOL van 24 mei jl. inzake het agendapunt "Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg" mede gelet op de behandeling van de agendapunten 3.1 en 4.2 van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur van 15 juni a.s.

Dit conceptverslag wordt ter goedkeuring aan de PCOL voorgelegd op donderdag 28 juni a.s.
Ik zou voorts een kopie van deze mail willen zenden aan het presidium.

Met vriendelijke groet,

ED HENDRIKS | secretaris PCOL | Afdeling RO | Provincie Limburg | Postbus 5700, 6202 MA MAASTRICHT

T : (043) 389 7398 | E : eem.hendriks@prvlimburg.nl | F : (043) 389 7977 | W : www.limburg.nl

VERSLAG VAN DE PCOL-VERGADERING D.D. 24 mei 2012

2.2 Ontwerp Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg

De PCOL is ambtelijk geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het Provinciaal Inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg 2012 (PIP BPL 2012) waarbij de nadruk heeft gelegen op het
Plan van Aanpak betreffende de stikstofdepositie. De gepresenteerde besluitvormingsprocedure is binnen de commissie niet ter discussie gesteld. Het eindstandpunt van GS terzake was niet bekend. Het gepresenteerde Plan van Aanpak stikstofdepositie is overigens hoofdzakelijk een technisch verhaal. De stakeholders kunnen hierop individueel reageren.
Gelet op het feit dat op dit moment nog niet de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) gepresenteerd kon worden is de PCOL niet in staat te adviseren over de noodzaak een nieuw alternatief in studie te nemen. Om die reden heeft de PCOL zeer tot haar spijt geen advies kunnen uitbrengen.

Bovengenoemde tekst is donderdag 31 mei per e-mail toegezonden aan de leden van de PCOL met het verzoek eventuele opmerkingen vóór dinsdag 5 juni 2012 aan de secretaris van de PCOL kenbaar te maken.

Naar aanleiding van voornoemd verzoek is vrijdag 1 juni per e-mail een reactie van de heer Heijnen van de Milieufederatie ontvangen.
De essentie van de opmerking is dat hij vanwege het feit dat advisering aan het provinciaal bestuur niet aan de orde was, hij bepaalde onderdelen van het PIP niet ter discussie heeft gesteld. Hij heeft zich tijdens de vergadering beperkt tot toelichtende vragen en heeft benadrukt dat voor een zo majeure kwestie de PCOL in elk geval een advies zou moeten uitbrengen. Dit standpunt werd overigens ook in de PCOL van diverse zijden onderschreven.

Voorter, Wil

2012/30166 19-6-2012
GRIF 13-8-2012

Van: frans krasovec [franskrasovec@home.nl]
Verzonden: donderdag 14 juni 2012 19:14
Aan: Voorter, Wil
CC: Kruijs van de, Willion; Penders, Pascal; T.Weijers@kerkrade.nl
Onderwerp: situatie BPL in relatie met Provincie(provinciale staten) Gemeente Kerkrade en tuinders ver.

Geachte Heer Voorter

Bij deze vraag ik U namens de Volkstuinenvereniging Dentgenbach,(90 leden, merendeels oud mijnwerkers) om deze mail , als aanbiedingsmail te zien.
Wij vragen U dan ook om deze mail ter beschikking te stellen aan de commissieleden (infrastructuur /BPL)voor de vergadering van 15 juni 2012 voor 08.00 uur. Ook aan de voorzitter van de commissie moet deze brief onder de aandacht gebracht worden alsmede aan Dhr.Voorter.

Op 5 juni ontvingen wij Volkstuinenvereniging Dentgenbach een brief (kenmerk 2012/24066) waarin vermeld een voorstel, om akkoord te gaan met een afkoopsom/schadeloosstelling) van € 120.000' voor het vervallen van een groot aantal volkstuinen en het schuilgebouw. Ook hebben wij zelf nutsvoorzieningen ,water-gas-licht' e.d aangelegd, vanaf de openbare weg.
Uiteraard moeten ook de vervangende tuinen nieuw ingericht worden zoals gezonde grond aanbrengen, aanleg watervoorziening enz.
Uiteraard moet er ook weer een gelijkwaardig schuilgebouw gebouwd worden. De totale kosten bij een volledige verplaatsing naar een ander gebied zal een bedrag van meer dan € 750.000 gemoeid zijn.
Het betreft een stuk grond met opstal in de gemeente Kerkrade sectienummer H 2302
Diverse gesprekken zijn met ons bestuur geweest vanuit de provincie en gemeente, beloften zijn er gedaan, ook voorstellen onzerzijds, doch in Uw voorstel
vinden we niets van afspraken terug. Ook zijn er gesprekken geweest met de verantwoordelijke (dhr.Driessen en Janssen) depute.
Wij krijgen het gevoel dat men ervan uitgaat,,het zijn toch maar ouderen,, We komen er wel.
Doch voor ons is de maat vol, zo ga je niet met mensen om.
We weten nu nog niet waar we naar toe moeten bij verhuizing, of weet U het. De Gemeente Kerkrade heeft nog geen kennis(is eigenaar van het gebied) van Uw brief.
Concreet betekend dit schrijven, dat we niet akkoord kunnen gaan met Uw aanbod (op basis van de onteigeningswet) in uw brief vermeld.

Hoogachtend namens de volkstuinver. Dentgenbach

Fr,Krasovec.

p.s wij adviseren U, om ook een afschrift van Uw brief kenmerk 2012/24066 de comm.leden te laten toekomen

Ons voorstel is ; blijven op de plaats waar nu de volkstuinen zijn, het laten staan van het schuilgebouw, een aantal (plusminus 30 tuinen laten vervallen, zodat de buitenring niet in de knel komt en enkele vervangende tuinen (10 stuks)aanleggen op nu nog braakliggend gebied

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 18 JUNI 2012
CASnr.
ID.

15-6-2012

2012/30921 22-6-2012
GRIF 17-8-2012

Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en infrabedrijven

Afdeling Zuid-Limburg
Amerikalaan 32
6199 AE Maastricht Airport
E-mail directie@basbouw.com
T +31 (0)43 365 56 77
F +31 (0)43 365 42 62

Provinciale Staten
t.a.v. College GS
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 22 JUNI 2012
CASnr.
ID.

Maastricht Airport, d.d. 21 juni 2012

Het wordt tijd voor de buitenring!

Statement van bouwbedrijven in Parkstad

Ons voorstellende, wij vertegenwoordigen bouwbedrijven uit Zuid-Limburg welke ons de gehele dag actief bevinden in Parkstad. Hierdoor zien wij dagelijks kansen, mogelijkheden doch tevens beperkingen. De kansen en mogelijkheden van dit grootstedelijk gebied zijn behoorlijk. De ligging is centraal, tevens internationaal, waarin veel mensen woonachtig, een bruisende stad. Economisch is er voldoende perspectief, wij zijn dus niet pessimistisch gestemd.

Doch er dient wel iets plaats te vinden betreffende ontsluiting van Parkstad, deze is ondeugdelijk, onoverzichtelijk en chaotisch. Hoofdzakelijk de oostkant van Parkstad is heel onvoldoende bereikbaar. Om je te kunnen oriënteren is kennis van de wegen een grote vereiste. Het moge duidelijk zijn dat dit de economische ontwikkelingen tegenhoudt, ergo er wordt helemaal niet meer geïnvesteerd.

Bovenstaande beperkt de economische ontwikkeling van Parkstad. En een stad welke slecht bereikbaar is, ontwikkelt zicht niet meer, getuige de investeringen in de stad. Deze blijven achter en zijn frequent niet optimaal. Als we daarentegen investeren in een herkenbare en efficiënte bereikbaarheid via de buitenring, creëert dit vele mogelijkheden inzake het vestigen van mensen en bedrijven en inwoners zelf. Indien men in een voordeling tijdsbestek op alle locaties van Parkstad kan komen, zal men er zich sneller huisvesten, bedrijfsmatig van start gaan en een gunstiger effect ten aanzien van bereikbaarheid toeristische attracties en culturele activiteiten.

Daarnaast zullen er projecten langs en in de rest van Parkstad worden gebouwd, welke een vernieuwd Parkstad tonen, van bedrijfsterreinen tot woningen en van maatschappelijk vastgoed tot leisure.
Dit kunnen wij alleen realiseren door de aanleg van de buitenring.
Nadien volgt er wederom een dynamische stad, waarmee wij de interesses van inwoners aantrekken, binden en fascineren, hieruit volgt vernieuwing en verjonging.

Een dynamisch Parkstad is een pre, deze trekt de aandacht en aantrekkelijkheid van gegadigden zowel jong alsmede oud, houdt mensen vast, de stad herleeft. Zodra deze mensen hun intrede hebben genomen trekken wij hierdoor nóg meer werk aan en komen er meer bezoekers en zal er weer worden ge- en verbouwd.

De positieve ontwikkelingen voor de toekomst van Parkstad kunnen alleen gewaarborgd worden door een positieve beslissing uwerzijds.

Onze slogan luid dan ook; het wordt echt tijd voor de buitenring!

Namens Bouwend Nederland Afdeling Limburg Zuid / afdeling Maastricht e.o.

De heer Ing. A.J.F. Schijns

Secretaris

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 25 JUNI 2012
CASnr.
ID.

2012/31066 25-6-2012
GRIF 20-8-2012

Knook-Speck, Jenny

Van: Harrie Winteraeken [hwinteraeken@hotmail.com]
Verzonden: zondag 24 juni 2012 14:52
Aan: _staten
CC: Harrie Winteraeken
Onderwerp: open brief Fietsersbond Buitenring
Bijlagen: Buitenring nieuw PIP onderzoek Ecorys open brief PS 13-6-12.doc

Beste mensen,

zo'n 10 dagen geleden, vlak voor de vergadering van Provinciale Staten, publiceerde de Fietsersbond een open brief over de Buitenring en de bevordering van de verkeersveiligheid.
Ik erken dat de publicatie toen in haast gebeurde en dat de kans groot is dat deze brief u niet bereikte. In die vergadering werd de Buitenring echter niet behandeld.

Omdat binnenkort de Buitenring weer op uw agenda staat, stuur ik u deze brief nu rechtstreeks toe. Zodat ik hoop dat u er nu wel kennis van kan nemen en wellicht meeweegt in uw oordeel over de Buitenring.

Met vriendelijke groeten,

Harrie Winteraeken
Provinciaal vertegenwoordiger van de Fietsersbond in Limburg.

Ten Esschen – Heerlen, 13 juni 2012.

Open brief

Aan: de leden van Provinciale Staten van Limburg.

Betreft: Buitenring Parkstad Limburg / onderzoek Ecorys

Geachte leden van Provinciale Staten,

Gisteren en vandaag hebben de regionale kranten Limburgs Dagblad en Dagblad De Limburger bericht over de Buitenring en in het bijzonder over de maatschappelijke kosten-batenanalyse die is uitgevoerd door Ecorys. Daarbij zult u waarschijnlijk aanstaande vrijdag 15 juni beraadslagen over het nieuwe provinciale inpassingsplan voor de Buitenring.
Ik neem dan ook de gelegenheid om u via deze open brief te attenderen op enkele aspecten die de Fietsersbond zijn opgevallen.

1. Minder verkeersslachtoffers

Ecorys heeft becijferd dat de aanleg van de Buitenring zal leiden tot gemiddeld 52 verkeersgewonden en 0,7 verkeersdoden minder per jaar. Volgens de gehanteerde rekenmethode zijn de maatschappelijke baten hiervan € 105,6 miljoen. Hoewel dergelijke statistische 'berekeningen' gebeuren met modellen die voor de buitenstaander weinig inzichtelijk zijn, zal ik deze niet in twijfel trekken.
Deze maatschappelijke winst maakt dik 20 % uit van de totale kosten-baten van de Buitenring. Het lijkt dan ook een belangrijk argument voor de aanleg van Buitenring. Echter, als u het verbeteren van de verkeersveiligheid een wezenlijk argument vindt, dan is het zeker het overwegen waard om deze € 105 miljoen rechtstreeks in maatregelen in het regionale wegennet en kruisingen te investeren die de verkeersveiligheid bevorderen. De Fietsersbond is er stellig van overtuigd dat het maatschappelijk rendement van deze alternatieve investeringen groter zal zijn dan de bovengenoemde cijfers van Ecorys.

Wij weten dat ongelukken ~~niet~~ voorspelbaar zijn en dat de toedracht en oorzaken meestal ook niet duidelijk zijn. Ook is bekend dat er onder de verkeersslachtoffers relatief veel fietsers zijn, en dan ook weer in verhouding veel oudere en jonge mensen. Uit antwoorden van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg, die de Fietsersbond verleden maand kreeg op vragen over verkeersongelukken, bleek dat de toedracht van verkeersongelukken met fietsers niet systematisch onderzocht is. De Fietsersbond is daarbij van mening dat als een dergelijke analyse wel zou worden gedaan, waarschijnlijk ook duidelijk wordt welke concrete maatregelen genomen kunnen om het aantal verkeersslachtoffers daadwerkelijk behoorlijk te verminderen. Wij bevelen u dan ook aan om een fractie van deze € 105 miljoen te besteden aan een doorwrochte analyse van plaatsgevonden ernstige ongelukken.

2. Tijdwinst

Ecorys berekende dat de maatschappelijke baten van de Buitenring door tijdwinst € 344 miljoen bedragen. Dit is veruit de belangrijkste maatschappelijke bate van de Buitenring en naar ik aanneem ook een doorslaggevend argument voor de aanleg van de Buitenring. In zijn bezwaren tegen het PIP voor de Buitenring heeft de Fietsersbond aangegeven dat door de aanleg van de Buitenring veel fietsers zullen moeten omrijden of voor verkeerslichten moeten wachten, daar waar er nu nog gestrekte verbindingen zijn. Dit kan per kruising van de Buitenring 5 minuten en meer per fietser zijn. Dit

tijdverlies is niet meegeteld ofwel niet van de tijdwinst voor automobilisten afgetrokken. In het verweerschrift van de provincie is deze bewering van de Fietsersbond niet ontkend of ontkracht.
Aan u dan ook de vraag of het werkelijke tijdwinstsaldo lager uitvalt en dat daarmee ook de berekende maatschappelijke baten van € 344 miljoen in werkelijkheid lager zijn.

3. Toevoerwegen

In ons beroep tegen de Buitenring hebben wij aangehaald dat de verkeerssituatie op een behoorlijk groot aantal wegen voor fietsers aanzienlijk verslechtert. Dit komt doordat deze wegen meer verkeer krijgen dat van en naar de Buitenring rijdt. Deze wegen zijn over het algemeen niet ingericht op deze grotere verkeersstromen. Verbetering van deze gemeentelijke wegen valt niet rechtstreeks onder het plan van de Buitenring. De gemeenten hebben hier echter absoluut niet de middelen voor.
Omdat deze verbeteringen een rechtstreeks gevolg zijn van de aanleg van de Buitenring, is tijdens de zitting van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van provinciezijde uitdrukkelijk en niet mis te verstaan toegezegd hier ruimhartig middelen voor beschikbaar te stellen. Deze toezegging zal ongetwijfeld de Afdeling mild hebben gestemd in haar oordeel over het beroep van de Fietsersbond.
Echter, de Fietsersbond is van mening dat dit geen loze belofte mag blijven. Wij vragen u dan ook met klem na te gaan hoeveel extra middelen in het voorliggende plan of anderszins zijn gereserveerd voor de verbetering van gemeentelijke toevoerwegen naar de Buitenring.

Ik hoop dat u het bovenstaande wilt meewegen in uw oordeel over het nieuwe inpassingsplan voor de Buitenring.
Indien u nog vragen heeft, dan bent u uiteraard van harte welkom.

Met vriendelijke groet,

Harrie Winteraeken
Provinciaal vertegenwoordiger Fietsersbond in Limburg.

Adres:
Esschenweg 65
6412 PW Ten Esschen – Heerlen
tel.nr. thuis 045 522 87 20
tel.nr. mobiel 06 523 756 11
e-mailadressen: provlimburg@fietsersbond.nl en hwinteraeken@hotmail.com
weblog: www.fietsersbondlimburg.blogspot.com

Ps.: ik baseer mij op de publicaties in de beide regionale kranten van 12 en 13 juni. Ik maak daarbij het voorbehoud dat deze berichtgeving correct is.

2012/31387 26-6-2012
GRIF 21-8-2012
Knook-Speck, Jenny

Provincie Limburg Page 1 of 2
DOCnr.
Ingek. 26 JUNI 2012
CASnr.

Van: Karel Schrijvers [karel.schrijvers@nuth.nl]

Verzonden: maandag 25 juni 2012 16:45

Aan: _staten; ABlocoBV@gmail.com; Statenlid, Rewinkel, BAL; Statenlid, Brugman-Rustenburg, C; cor@pvld.nl; Statenlid, Roefs, CWJM; ebus@sp.nl; Statenlid, Sturtz, FFPJG; huringa@scarlet.nl; hvwageningen@yahoo.com; info@hubertmackus.nl; jeu.titulaer@home.nl; Statenlid, Bosch, JGG; Statenlid, Velden van der, JLS; Statenlid, Akker van den, JP; Statenlid, Soest van, KJP; lj.hermans@home.nl; ludo.wijnands@home.nl; Statenlid, Titulaer, MJJ; Statenlid, Verhoijsen, MLM; Statenlid, Steen van der, P

CC: 02. College; Frank Arets

Onderwerp: Buitenring: Aanvullende informatie voor de behandeling: Motie 5 Verdiepte ligging Vaesrade, Motie 3 Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76 en Aansluiting Nuth.

Aan de voorzitter en de leden van de Statencommissie Ruimte en Infrastructuur.

Onderwerp: Buitenring: Aanvullende informatie voor de behandeling: Motie 5 Verdiepte ligging Vaesrade, Motie 3 Behoud op- en afrit Nuth-Zuid A76 en Aansluiting Nuth.

Geachte Statenleden,

Verwijzend naar onze brief van 12 juni 2012 (kenmerk: FLO/2012/8954), zend het college van Nuth u de onderstaande aanvullende informatie. Wij verzoeken u deze informatie te betrekken bij de beraadslagingen van dinsdag 26 juni en de vergadering van Provinciale Staten van 29 juni 2012.

Motie 5: Verdiepte ligging Vaesrade.
Gedeputeerde Janssen heeft tijdens het bestuurlijk overleg met Nuth op 11 juni 2012 medegedeeld, dat de hoofdreden van het afwijzen van een verdiepte ligging bij Vaesrade, niet de kosten zijn maar de tijdsplanning. Een dergelijke uitvoering past niet meer in tijdsplanning van de Buitenring. Verwacht wordt dat een partiële herziening van het Inpassingplan en de aansluitende uitvoering, niet afgerond zijn voor de contractuele einddatum van eind 2015. Vooral de partiële herziening van het Inpassingsplan zou veel tijd vergen door mogelijke beroepen tot en met de Raad van Staten. In onze brief van 12 juni 2012 hebben wij u medegedeeld dat wij met verbazing en ontsteltenis kennis hebben genomen van deze mededeling, omdat eerder steeds de hoogte van de kosten als argument werden genoemd.

Het nieuwe argument van de Gedeputeerde dat de tijdsduur van een partiële herziening het probleem is, is niet juist. Een partiële herziening van het Inpassingsplan is helemaal niet nodig. De verdiepte ligging kan zonder vertraging planologisch geregeld worden. Het vast te stellen Inpassingsplan voorziet in deze situatie en geeft Gedeputeerde Staten namelijk de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de geplande dwarsprofielen. Dit kan zonder extra problemen en risico's in de vergunning meegenomen worden welke de aannemer na de zomer gaat aanvragen voor de kunstwerken Rozenstraat en Schuureikenweg. De gemeente Nuth heeft dit alternatief juridisch laten toetsen door het bureau Specialisten Ruimtelijke Ordening (SRO). Deze bevestigen de opvatting van de Nuth.

Conclusie is dat de verdiepte ligging bij Vaesrade:
1. Zonder vertraging planologisch geregeld kan worden in de nog door de aannemer aan te vragen Omgevingsvergunning.
2. Met minimale extra kosten gerealiseerd kan worden (zie brief van de gemeente Nuth d.d. 12 juni 2012).

Motie 3: Behoud- op en afrit Nuth-zuid A76.
In bijlage 4: Voortgang project Buitenring, onderdeel Stand van zaken, wordt de indruk gewekt dat het college van Nuth ingestemd heeft met het afsluiten van de op- en afrit bij het inwerkingtreden van de nieuwe aansluiting Nuth. Dit is een verkeerde voorstelling van zaken. Het college van Nuth is het niet eens met een afsluiting van deze op- en afrit, omdat deze te veel nadelen heeft voor de inwoners van Nuth. Wel is ingestemd met een proefafsluiting waarbij door monitoring de effecten beoordeeld worden. De oorzaak van deze foutieve weergave komt doordat het conceptverslag van het overleg tussen alle partijen, door de Provincie als definitief verslag is gebruikt. De Gemeente Nuth heeft dit verslag zeer

recentelijk na herhaalde verzoeken (ca. ¾ jaar) ontvangen en heeft hierop nog niet kunnen reageren. Om deze reden is het verslag nog niet vastgesteld en wijzen wij u op de foutieve indruk die nu gewekt wordt.

Aansluiting Nuth.
Op 15 november 205 heeft de Gemeente Nuth de Bestuursconvenant Buitenring Parkstad Limburg ondertekend. In het verlengde van dit convenant is op 26 september 2006 de Realiseringsconvenant gesloten. Voor Nuth hebben beiden convenanten betrekking op de N298, vanaf de aansluiting op de A76. De "Aansluiting Nuth" maakt geen onderdeel uit van deze convenanten. Dit komt omdat het eerst de bedoeling was dat Rijkswaterstaat de aansluiting zou realiseren. Op een later tijdstip is de Provincie met Rijkswaterstaat overeengekomen om de Aansluiting Nuth zelf voor te bereiden en uit te voeren. Een aanvullende of nieuwe Bestuurs- en Realisatieconvenant met de Gemeente Nuth is echter nooit gesloten.
Door deze situatie heeft het vastleggen van de samenwerking en het uitwerken van afspraken voor de Aansluiting Nuth niet plaatsgevonden. Hierdoor ontbreken belangrijke "bestuurlijke" pijlers. Onder andere betreft dit de scope van het project en de overdracht/verkoop van gronden (inclusief natuurcompensatiegronden). Eveneens geldt dit voor de Uitvoeringsovereenkomst die momenteel in voorbereiding is.

Om te voorkomen dat over en weer problemen ontstaan met de realisatie van de Aansluiting Nuth, het opwaarderen van de Reijmersbekerweg tot nieuwe provincialeweg en diverse andere onderdelen, zullen wij Gedeputeerde Staten voostellen met ons in overleg te treden over een aanvullende of nieuwe Bestuurs- en Realisatieconvenant of daarvoor geëigende overeenkomsten. Op die manier bestaat voor de toekomst ook geen onduidelijkheid over wederzijdse taken, verantwoordelijkheden en verplichtingen. In dit overleg zal van onze zijde de realisatie van diverse verkeersmaatregelen op Bedrijventerrein De Horsel – welke noodzakelijk zijn door de komst van de Buitenring – en de Verdiepte ligging Vaesrade meegenomen worden.

Nu blijkt dat een verdiepte ligging bij Vaesrade zonder vertraging door een Omgevingsvergunning planologisch geregeld kan worden, vragen wij de Staten nogmaals zich hiervoor sterk te maken en een budget vrij te maken. Het opschorten van het overleg over onder andere de grondaankopen, handhaven wij in afwachting van de discussie over de verdiepte ligging en het resultaat van een bestuurlijke overeenkomst voor de Aansluiting Nuth.

Namens het college van de Gemeente Nuth.

Met vriendelijke groet,

Karel Schrijvers

Afdeling Ruimte & Samenleving

Tel. 045-5659133
Gsm. 06 21 805 994
Fax. 045-5659299
E-mail: karel.schrijvers@nuth.nl

Gemeente Nuth
Deweverplein 1
6361 BZ Nuth
www.nuth.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print!

De gemeente Nuth heeft ten aanzien van het e-mailverkeer een algemene disclaimer vastgesteld die geplaatst is op de internetsite: www.nuth.nl

Voorter, Wil

2012/31554 26-6-2012
GRIF 21-8-2012

Van: Secretariaat OPL [secretariaat@opl.nu]
Verzonden: dinsdag 26 juni 2012 9:57
Aan: Voorter, Wil
Onderwerp: Statement van de samenewekende Parkstad ondernemers over de Buitenring
Bijlagen: 20120618 Buitenring adv. Parkstad bedrijventerreinen.pdf

Aan de Provinciale Staten van de Provincie Limburg,

Geachte leden van de Provinciale Staten,

De bestaande bedrijven en bedrijventerreinen zijn de economische motor van Parkstad Limburg. Parkstad is 37 bedrijventerreinen rijk, met 1700 bedrijven en deze bedrijven zorgen voor bijna 30.000arbeidsplaatsen.
Het belang van de bedrijventerreinen is groot en neemt de komende jaren toe. Door een betere ontsluiting van bestaande bedrijven en bedrijventerreinen door de Buitenring zullen bedrijven en bedrijventerreinen een nieuwe impuls krijgen.
De Buitenring draagt - in belangrijke mate - bij aan de kansen voor nog te herstructureren bedrijventerreinen.

De 1700 ondernemers op de bedrijventerreinen in Parkstad zeggen daarom: **'het wordt tijd voor de buienring!' (zie bijlage)**

Namens de ondernemers op Bedrijventerreinen in Parkstad,

Kamer van Koophandel
Limburgse werkgevers vereniging
MKB Limburg
Ontwikkelingsmaatschappij Parkstad Limburg
Kontaktgroep Industrie en Dienstverlening Brunssum
Industriële Kontakt groep de Beitel
Industriële Kring Heerlen-Noord
Samenwerkende Bedrijventerreinen Kerkrade
Ondernemersvereniging Strijdhagen Abdissenbosch
Belangengroep en Bedrijventerreinen Nuth
TLN Limburg
Ondernemersvereniging Willem Sophia
Bedrijvenplatform Buitenring Parkstad

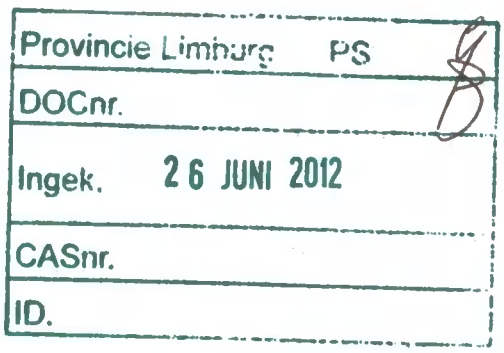

Het wordt tijd voor de buitenring:

- De bedrijven op de bedrijventerreinen zijn de economische motor van Parkstad.
- Parkstad heeft 37 bedrijventerreinen met 1700 bedrijven. Hier werken elke dag bijna 30.000 mensen: inwoners van Parkstad en daarbuiten.
- De Buitenring Parkstad zorgt voor een simpeler verkeers structuur en betere bereikbaarheid. Hoe beter de bedrijven bereikbaar zijn, hoe sneller ze zich kunnen ontwikkelen.
- Door de Buitenring krijgen bedrijven en bedrijventerreinen een nieuwe impuls.
  Bedrijven ontwikkelen zich voortdurend: ze veranderen hun productiewijze, ze ontwikkelen nieuwe producten, ze breiden uit en nemen nieuwe mensen in dienst.
- En er is winst voor de woonwijken door de Buitenring: minder geluidsoverlast van het (vracht)verkeer, minder uitstoot van schadelijke stoffen en een hogere verkeersveiligheid door de afname van verkeer.

De samenwerkende Parkstad ondernemers

want het wordt tijd voor de buitenring.

provincie limburg

2012/31597 26-6-2012
GRIF 21-8-2012

Provinciale Staten

Provincie Limburg PS
DOCnr.
Ingek. 26 JUNI 2012
CASnr.
ID.

Afdeling	INF	**Behandeld**	R. Mertens
Faxnummer	043 3898857	**Doorkiesnummer**	043 3898956
Ons kenmerk	2012/28129	**Uw kenmerk**	
Bijlage(n)	1	**Maastricht**	26 juni 2012

VERZONDEN 26 JUNI 2012

Onderwerp
Audit aanbesteding Ontwerp- en Bouwcontract Buitenring Parkstad Limburg

Geachte Staten,

Hierbij delen wij u mede dat vanaf 27 juni 2012 gedurende een periode van 3 weken de analyse aanbesteding Buitenring Parkstad Limburg ter kennisname ter inzage bij de Griffie ligt.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

120607-0008

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 (0)43 389 99 99
Fax + 31 (0)43 361 80 99
www.limburg.nl

Bankrekening
Rabobank
13.25.75.728

Bereikbaar via:
Lijn 1 (richting De Heeg)

provincie limburg

Informerend stuk

1 **Onderwerp**
Audit aanbesteding Ontwerp- en Bouwcontract Buitenring Parkstad Limburg

2 **Inleiding/aanleiding incl. beoogd resultaat**
Aan Deloitte is de opdracht gegeven te onderzoeken of de aanbesteding van het contract "ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden van de Buitenring Parkstad Limburg" correct, volgens de Europese, niet-openbare procedure, is doorlopen. Daarnaast is de vraag gesteld te onderzoeken of de preselectie- en selectieprocedure correct en transparant is uitgevoerd. Deloitte geeft in haar onderzoek aan dat zowel de aanbesteding als de preselectie- en selectieprocedure correct is doorlopen en dat de Provincie aan alle voorschriften heeft voldaan. Wij willen de resultaten van dit onderzoek ter kennisgeving voorleggen aan uw Staten.

3. **Bevoegdheid**
Handvest actieve informatieplicht

4 **Voorstel aan Provinciale Staten en/of Statencommissie**
Kennis te nemen van het auditrapport "analyse aanbesteding Buitenring Parkstad Limburg"

5. **Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten**
N.v.t.

6. **Bijlagen ter inzage en/of meegezonden**
Ter inzage – bij de Griffie - , auditrapport Deloitte; "analyse aanbesteding Buitenring Parkstad Limburg". Het auditrapport ligt vanaf 27 juni 2012 gedurende een periode van drie weken ter inzage bij de Griffie (Tevens in te zien via PS-online).